

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXVI

2008

Núm. 100

## REVISTA DE HISTORIA NAVAL



### CONSEJO RECTOR:

*Presidente:* Teodoro de Leste Contreras, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Vicepresidente y Director:* Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío.

*Redactor jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de máquinas.

*Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico; Federico Baeza Fdez. de Rota, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática.

*Redacción, Difusión y Distribución:* Ana Berenguer Berenguer; Adela Arévalo Díaz del Río.

*Administración:* Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 379 50 50.  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: ihcn@fn.mde.es

### EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

### IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2008.  
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

### Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.  
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.  
ISSN: 0212-467-X.  
NIPO: 076-08-034-3 (edición en papel).  
NIPO: 076-08-033-8 (edición en línea).  
*Impreso en España. - Printed in Spain.*

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

*Hace veinticinco años se producía el nacimiento de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, una revista que, vinculada al Instituto de Historia y Cultura Naval, surgía con la voluntad de difundir trabajos de interés histórico y destacar la importancia que la mar, como constante histórica, ha tenido para nuestra gran nación, España. Historia que nos lleva a una reflexión permanente de cómo sucedieron los acontecimientos, hechos de los que podremos deducir enseñanzas en el campo de la política, del derecho, de la economía, de la logística, de las cuestiones técnicas de los buques, de las armas, etc. Podríamos hablar, en términos de generalidad, de las lecciones aprendidas en un sinnúmero de áreas científicas.*

*La mar es un elemento básico que ejerce además una seria influencia en aquellas naciones para las que este elemento es factor importante en su desarrollo, pero además se da en ella una superposición de intereses de naciones vecinas, lo que nos abre un campo interdisciplinario que es el que creo que debemos llenar, acercando a nuestros lectores el conocimiento, al tiempo que solicitamos, a nuestros leyentes en general, aportaciones que nos permitan mantener la calidad, y lograr ser un referente nacional e internacional.*

*En la mar no hay árboles que nos impidan ver el horizonte, pero sí se dan otras circunstancias que nos advierten de la bonanza o no de la singladura. En estas cien singladuras hubo buenos momentos y otros en los que nos hemos visto obligados a dar los triángulos de capa, pero que en ningún momento nos han obligado a correr el temporal a capa cerrada. Como comprenderá el amable lector que tan pacientemente ha llegado hasta este número, el centésimo, una revista de estas características debe cumplir unos requisitos mínimos que los podemos concretar en: corrección literaria, erudición, originalidad, investigación documental o bibliografía histórica, amplitud de miras.*

*Para lograr nuestro objetivo con estos condicionantes es necesario hacer un permanente análisis de factores de fuerza y debilidad que nos permitan establecer una líneas de acción que contribuyan a llevar a buen puerto el futuro que deseamos para esta REVISTA. Importante ha sido la labor que ha llevado a cabo la dotación que forma el Consejo de Redacción que me honro en dirigir. Para ellos mi agradecimiento por su apoyo y mi estímulo para seguir adelante. A nuestros colaboradores, mi reconocimiento por el esfuerzo que hacen con sus contribuciones. A nuestros lectores mi más sincero reconocimiento a su fidelidad y mi solicitud de que animen a potenciales colaboradores y componentes de la comunidad científica para que nos ayuden a mejorar las singladuras que se nos abren por la proa.*

Teodoro de LESTE CONTRERAS  
Contralmirante



## SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i> .....	9
<i>Fuerzas navales y terrestres de los Reyes Católicos en la primera guerra de Nápoles (1494-1497)</i> , por Miguel Ángel Ladero Quesada .....	11
<i>Los últimos preparativos ingleses ante la amenaza de la Gran Armada de 1588</i> , por José Ignacio González-Aller Hierro .....	59
<i>Un proyecto naval en la perspectiva de la crisis de 1653</i> , por Enrique Martínez Ruiz .....	85
<i>El más insidioso enemigo de los buques del siglo XVIII: la bala roja</i> , por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada .....	103
<i>La expedición del conde de Argelejos, primera presencia naval española en el golfo de Guinea (1778-1783)</i> , por José Cervera Pery .....	123
<i>La historia vivida: Primera acción bélica —y primera victoria española— en la guerra de la Independencia</i> .....	133
<i>Documento: Creación de la Laureada de San Fernando</i> .....	137
<i>La Historia Marítima en el mundo: La historia marítima en Londres</i> .....	141
<i>Noticias Generales</i> .....	145
<i>Recensiones</i> .....	157

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Miguel Ángel Ladero Quesada** es doctor en Filosofía y Letras por la Universidad de Valladolid. Entre otros cargos académicos y actividades profesionales destacan los de catedrático de Historia Medieval de la Universidad Complutense de Madrid, numerario de la Real Academia de la Historia y del Cuerpo Facultativo de Archiveros y especialista en Historia de la Corona de Castilla en los siglos XIII al XV. Miguel A. Ladero ha publicado más de 280 libros y artículos de investigación y dirigido 38 tesis doctorales; entre otros, *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*, Universidad de La Laguna (Tenerife), 1973, 380 pp. (Premio Menéndez Pelayo, CSIC, 1973). *Fiscalidad y poder real en Castilla (1252-1369)*, Madrid, Universidad Complutense, 1993, 445 pp. (Premio Nacional de Historia 1994, del Ministerio de Cultura); *Las guerras de Granada en el siglo XV*, Barcelona, Ariel, 2002; *La España de los Reyes Católicos*, Madrid, Alianza Editorial, 1999, 537 pp.; (Ed. anterior en alemán, Haymon Verlag, Innsbruck, 1992); *Historia de España*, IX (Dir. R. Menéndez y Pidal y J.M. Jover): *Reconquista y diversificación de los reinos cristianos 1035-1217*. (Coordinación del volumen y redacción de los capítulos relativos a León y Castilla). Madrid, España Calpe, 1997, p. 800; *Historia Universal*. Edad Media, Barcelona, Ed. Vicens Vives, 2001, p. 1004 (2.ª ed., 3.ª reimpr).

**José I. González-Aller Hierro** es contralmirante especialista en submarinos, artillería y diplomado en Guerra Naval. Ex director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval y activo articulista y conferenciante, ha publicado numerosas obras de temas navales, de las que citaremos aquí *La batalla del Mar Océano, 1568-1604* (VV.AA.), *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid* (3 vols.) y *España en la mar: una historia milenaria*. Su importante trabajo *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental* (Madrid, 2000) fue Premio Virgen del Carmen 2005. Es vocal de varias instituciones relacionadas con el ámbito naval, y está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras, entre ellas, la Gran Cruz de Alfonso X el Sabio.

**Enrique Martínez Ruiz** es doctor en Historia por la Universidad de Granada, donde fue profesor de Historia Moderna y Contemporánea hasta 1978. Pasa a la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, donde es catedrático de Historia Moderna. Autor de más de 200 publicaciones especializadas, entre las que se encuentran libros como *La seguridad pública en el Madrid de la Ilustración* y el trabajo de historia naval «Introducción a la edición facsímil del libro de Pelayo Alcalá Galiano», *Trafalgar y la Marina española en torno a 1802*. Colaborador en las Jornadas de Historia Marítima del Instituto de Historia y Cultura Naval en las que ha impartido varias conferencias y del que es vocal de su Junta Facultativa y del Consejo Rector de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, y, en alguna ocasión, miembro Jurado de los Premios «Virgen del Carmen». Ha sido condecorado entre otras con la Cruz de Plata del Mérito de la Guardia Civil, la Cruz del Mérito Militar de 1.ª clase y la Encomienda de la Orden de la Estrella Polar.

**Hugo O'Donnell y Duque de Estrada**, duque de Tetuán, es abogado y comandante de Infantería de Marina. Miembro de número de la Real Academia de la Historia y correspondiente de las de otros 16 países. Académico de número de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía y miembro electo de la Royal History Society del Reino Unido. Miembro del comité ejecutivo de la International Comision for Military History y representante de España en la misma. Vicepresidente de la Comisión Española de Historia Militar, miembro del Patronato del Museo Naval y profesor del Instituto de Historia y Cultura Naval. Premio «Virgen del Carmen» en dos ocasiones. El año 2000 fue Premio Nacional de Historia y en 2005 distinguido por S.M. el Rey con el Premio «Santa Cruz de Marcenado», que se otorga quinquenalmente a la mejor trayectoria como historiador en el ámbito de las Fuerzas Armadas. Autor de una docena de libros históricos y de centenares de artículos publicados en revistas especializa-

das nacionales y extranjeras. Su último libro, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, ha resultado finalista en el último Premio Nacional de Historia.

**José Cervera Pery** es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, en la que cursó también estudios de Ciencias Políticas. General auditor del Cuerpo Jurídico Militar y periodista de titulación oficial. Diplomado en Tecnología de la Información, Derecho Internacional, Altos Estudios Internacionales y colaborador del concurrente del CESEDEN. Asimismo es académico correspondiente de la Real Academia de la Historia por San Fernando (Cádiz) y premio «príncipe de las letras militares», del Ministerio de Defensa. Especialista en temas de Historia Naval con 25 libros publicados, entre ellos *Alzamiento y Revolución en la Marina; La historiografía de la guerra española en el mar (1936-1939); Juan Bautista Topete: un almirante para una revolución; La guerra naval del 98 y el almirante Cervera, un marino ante la Historia*. Premio de cuentos «Puente Suazo» de San Fernando y de Poesía «Ortiz del Barco». Entre sus libros publicados (Poesía) *Corazón en la espuma; Entre la seda y el sol; Sin remedio* y últimamente *Mar Presencial*. En narrativa: *Siete cuentos de la isla y un pórtico viajero* y *Calleón de la Memoria*. Novelas: *Oscuro acontecer* y *Luz inalcanzada*. Obtuvo tres premios África de periodismo y tres premios «De Libros» *Virgen del Carmen*, de cuyo patronato fue secretario hasta su extinción. Ha dirigido el diario *Ébano* de Fernando Poo, y las revistas *Proa a la Mar* y de HISTORIA NAVAL ésta del Instituto de Historia y Cultura Naval.



# NOTA EDITORIAL

Hace veinticinco años, en 1983, nació la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, con el objeto de difundir los trabajos de interés histórico en el ámbito de las competencias atribuidas al Instituto de Historia y Cultura Naval, creado a la sazón con la misión de fomentar la conciencia marítima nacional y rendir culto a las tradiciones navales españolas.

Han pasado, como decimos, veinticinco años, durante los cuales la REVISTA no ha cejado en su empeño de cumplir la misión encomendada. Siendo el hecho de alcanzar la centena de números un acontecimiento grato para cualquier publicación periódica, lo es en mayor medida para una como la nuestra, dirigida a una audiencia especializada. Así pues, la recalada en este número 100 nos llena de orgullo y satisfacción, máxime si reparamos en el acervo historiográfico acumulado en el curso de esta centena de entregas, lo cual, por otra parte, no podía dejar de suceder, al ser el objeto preferente de atención de esta REVISTA la Armada española, cuyos hechos adornan un sinfín de páginas de la historia marítima universal.

Este número 100 marca un hito que cierra una etapa y abre otra. Eso sí; la REVISTA DE HISTORIA NAVAL seguirá fiel a la razón de ser que la originó. Las publicaciones históricas deben avanzar al compás de los tiempos y adaptarse a los medios técnicos de cada momento, pero sin abdicar de los principios editoriales que auspiciaron su creación. Por ello, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL proseguirá en su derrota el rumbo que le marcó hace veinticinco años la Ley Orgánica de la Armada, en virtud de la cual nació, manteniendo intactos el espíritu y la filosofía que presidieron su nacimiento.

Coincide este centenario con el 200.<sup>o</sup> aniversario de la guerra de Independencia española, en la que la Marina desempeñó un papel protagonista, por más que este hecho sea desconocido para la mayoría de la opinión. Para subsanar esta laguna, este número recoge en *La Historia Viva* la versión dada por la *Gaceta Ministerial* de Sevilla de la primera victoria de las armas españolas en la contienda, victoria conseguida precisamente en una acción naval y que marcaría el devenir de la guerra.

El apartado de las colaboraciones lo abre M.Á. Ladero Quesada, doctor en Filosofía y Letras y especialista en Historia de la Corona de Castilla. Completan el elenco de prestigiosos historiadores que colaboran en este número J.I. González-Aller Hierro, ex director de esta REVISTA y ex presidente de su Consejo Rector; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense y colaborador de las Jornadas de Historia Marítima; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de número de la Real de la Historia, y José Cervera Pery, general auditor del Cuerpo Jurídico Militar. Por último, las secciones fijas de costumbre cierran este «deseado» número 100.



# FUERZAS NAVALES Y TERRESTRES DE LOS REYES CATÓLICOS EN LA PRIMERA GUERRA DE NÁPOLES (1494-1497)

Miguel Ángel LADERO QUESADA  
De la Real Academia de la Historia

Los Reyes Católicos desarrollaron una activa política exterior, europea y mediterránea, durante la segunda parte de su reinado conjunto en Castilla, después de concluir la conquista de Granada en 1492. Los enfrentamientos con la Francia de Carlos VIII y Luis XII se sucedieron, entre 1494 y 1504, como elemento principal de las nuevas formas y dimensiones que estaba tomando la política de la monarquía en los escenarios italianos y mediterráneos, pirenaicos y atlánticos. Lo ocurrido, sus causas y circunstancias, se conocen relativamente bien, aunque los relatos no siempre proporcionan el detalle que sería de desear ni combinan las noticias y los puntos de vista procedentes de las diversas partes implicadas. La escasez de crónicas no se puede compensar sólo con la documentación procedente de las cancillerías y la correspondencia de los embajadores, además de que ninguna de estas fuentes suele dar noticias detalladas y precisas sobre el entramado militar y financiero que sustentaba las operaciones bélicas y diplomáticas (1). Para obtenerlas, es preciso estudiar las extensas, farragosas, fragmentarias y, a menudo, desordenadas cuentas de diversas procedencias que duermen inéditas en los archivos, y llevar a cabo labores de análisis, reconstrucción e interpretación a partir de los datos que proporcionan, sin esperar resultados rápidos ni brillantes en su calidad narrativa e histórico-literaria (2).

Si la tarea merece la pena es porque da lugar a avances sustanciales en nuestro conocimiento, tanto de aquellos sucesos como de las estructuras de poder político, que los hacían posibles y de las tendencias que se manifestaban a través de ellos. Así, al estudiar la documentación contable sobre la primera guerra de Nápoles conservada en el Archivo General de Simancas, se llega fácilmente a la conclusión de que los Reyes Católicos organizaron una

---

(1) SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: «Síntesis de gran calidad», *Los Reyes Católicos. El camino hacia Europa*, Madrid, 1990, y OCHOA BRUN, M. A.: *Historia de la diplomacia española*, vol. IV. Madrid, 1995.

(2) El trabajo que ahora publico es parte y primicia de investigaciones más amplias sobre los ejércitos y armadas de los Reyes Católicos entre 1494 y 1515, llevadas a cabo durante el desarrollo del Proyecto de Investigación HUM 2006-05341 del Ministerio de Educación y Ciencia.

acción bélica de apoyo a su pariente el rey de Nápoles, predominantemente naval, que tendría sus bases en Sicilia y estaría complementada con la presencia de un cuerpo expedicionario de caballería e infantería, de modo que el mando principal correspondió a don Galcerán de Requesens, al frente de la armada, mientras que el de tierra, autónomo; pero vinculado al anterior en definitiva, lo ejercía Gonzalo Fernández de Córdoba, que entonces dio los primeros pasos por el camino del triunfo para llegar a ser, más adelante, el «Gran Capitán».

Aquella expedición no fue el resultado de previsiones tomadas desde tiempo atrás, sino que se puso a punto de manera rápida, sin contar con experiencias próximas anteriores, salvo las de la guerra de Granada, que había tenido características muy diferentes, de modo que sus modelos organizativos se pudieron aplicar más en las campañas del Rosellón, entre 1495 y 1497, que en la empresa de Nápoles. Más útiles fueron, en algunos aspectos, la reciente actividad de organización de expediciones navales a las Indias desde Sevilla, iniciada en 1493, la tradición regia de adquirir armamento y contratar unidades navales en el norte cantábrico, especialmente en Vizcaya y Guipúzcoa, y, desde luego, la presencia de personas que habían conseguido durante la guerra de Granada gran capacidad y soltura en la gestión y administración de asuntos militares. La primera guerra de Nápoles exigió, además, un esfuerzo de financiación ingente que no admitía demoras. Ambos aspectos, el militar y el financiero, se resolvieron casi exclusivamente con recursos castellanos, aunque la empresa correspondía al ámbito de actuaciones propio de los reyes de Aragón y así se manifestó mediante la presencia de colaboradores aragoneses y catalanes de Fernando el Católico en puestos principales de mando o gestión.

Los procedimientos de actuación, y los medios puestos a punto entre el otoño de 1494 y la primavera de 1495 para organizar la expedición a Nápoles, se emplearon inmediatamente en otras actividades, igualmente relacionadas con la guerra contra el rey de Francia entre 1495 y 1497: la defensa del Rosellón a lo largo de aquellos tres años, y la organización de la armada que llevó a la infanta Juana, hija de los reyes, a Flandes en el otoño de 1496, y que trajo de allí a Margarita de Habsburgo a comienzos del año siguiente, con objeto de llevar a cabo los matrimonios que sellaban la alianza entre Maximiliano I y los Reyes Católicos (3). La experiencia obtenida en aquellas empresas permitiría desarrollar de manera más sistemática y completa la segunda época de actividades bélicas en Italia y el Mediterráneo central, que ocurrió entre 1500 y 1504, y en su transcurso, dar los pasos decisivos hacia nuevas formas de organización y uso de las fuerzas militares y navales.

---

(3) Estudiadas en sendos trabajos que forman conjunto con éste: LADERO GALÁN, Aurora: *La frontera de Perpiñán*, «Nuevos datos sobre la primera guerra del Rosellón 1495-1499», en *La España Medieval* Universidad Complutense, 27 (2004), pp. 225-283, y LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos, (1496-1497)*, Madrid, 2003.

## La primera armada. El conde de Trevento

Los preparativos para el envío rápido de una fuerza naval a Sicilia en apoyo del rey Ferrante de Nápoles comenzaron en octubre de 1494 con la obtención de recursos financieros extraordinarios y el flete de barcos que se añadieron a la pequeña escuadra que ya estaba al servicio de la Corona, la llamada «armada de Vizcaya», formada por una carraca y cuatro naos, cuyo sostenimiento se venía pagando desde julio de 1493, no sin dificultades que producían protestas de sus capitanes y tripulaciones (4). Como primera providencia, hubo que recuperarla para el servicio regio, después de las vicisitudes ocurridas en los meses anteriores, desde que la carraca del «capitán general de la armada de Vizcaya», Íñigo de Artieta, transportara al norte de África a Muhammad XI, Boabdil, y a varios cientos de sus seguidores. En la primavera de 1494, los reyes habían comprado a Artieta las dos terceras partes de la carraca, por dos millones de maravedíes, para asegurarse el servicio de la armada, donde se había declarado una epidemia que hizo más difícil mantener la disciplina, y se previó su pago por tres meses a partir del 11 de abril, estimado en 2.652.000 maravedíes (5). Se ordenó a Artieta que fondeara en Cádiz y no persiguiera naves portuguesas, sino que continuara con las tareas de transporte de musulmanes granadinos que querían pasar a Berbería. A raíz del tratado de Tordesillas con Portugal (7 junio 1494, ratificado por los Reyes Católicos el 2 de julio y por Juan II el 5 de septiembre), se despidió a la «armada», a mediados de julio, pero pocas semanas después se la volvía a contratar para que formara el núcleo de la fuerza naval que los reyes querían enviar a aguas de Sicilia y Nápoles (6), para lo que fue necesario fletar además muchos más navíos.

La necesidad surgida en Nápoles obligó también a reducir el número de barcos enviados a las Indias, en el otoño de 1494, al mando de Antonio de

---

(4) LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «La “armada de Vizcaya” (1492-1493): nuevos datos documentales», en *La España Medieval*, 24 (2001), pp. 365-394.

(5) Reseña de estos gastos y otros 985.000 mrs., para saldar deudas con prestamistas que habían adelantado dinero para el pago de la “armada de Vizcaya”, en Archivo General de Simancas (AGS.), Guerra Antigua, leg. 1314, f. 46. Noticia sobre la epidemia en Codoin, XI, p. 484, 27 abril 1494, los reyes a Hernando de Zafra.

(6) A.G.S., Cámara de Castilla, Libros de cédulas (Céd. Cám. en lo sucesivo), Libro I, doc. 19, 19 marzo 1494, los reyes a fray Hernando de Talavera, sobre la compra de las dos terceras partes de la carraca; doc. 146 a 152, 30 de mayo y 12 de junio de 1494, cédulas reales a Íñigo de Artieta para que permaneciera fondeado en Cádiz y no persiguiera barcos portugueses; doc. 272 y 274, 7 agosto 1494, revocando el despido de la armada; fol. 110, 118 v. y 219, 27 y 30 agosto, y 3 diciembre, sobre la vuelta al servicio de la armada. Datos posteriores en libro 2-2º, fol. 42-43 y 56 (9 agosto y 3 septiembre 1495), 125 v. (16 noviembre 1495), libro 2, fol. 167 v. (5 enero 1496). Muchas noticias sobre esta “armada de Vizcaya” y sobre otros barcos de patronos vizcaínos y guipuzcoanos al servicio regio en los años ochenta y noventa del siglo xv en S. J., Francisco de Borja Medina: «Íñigo López de Loyola: probable estancia en Sevilla (1508-1511) y su reflejo en los ejercicios», *Archivum Historicum Societatis Iesu*, LXIII (1994). Algunos de estos documentos están publicados en *Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506)*, dir. PÉREZ DE TUDELA, Juan: Madrid, Real Academia de la Historia, 1993, tomo I, núm. 198, 200 - 202, 216, 217, 233.

Torres, que pasó de ocho a cuatro carabelas, a posponer el proyecto de tomar algunas plazas en la costa nortefricana, en especial Melilla (7), y a diversificar las funciones de la «armada vieja», que contribuía a la defensa de la costa de Granada y se utilizaba para el pasaje de granadinos al Magreb, además de llevar a cabo tareas de vigilancia y comunicación en las rutas del mar de Alborán al Rosellón o de Valencia y Cataluña a Sicilia.

Don Juan Rodríguez de Fonseca, que era el principal especialista en organización de flotas con que contaban los reyes, desde que preparara la gran armada para el segundo viaje de Cristóbal Colón en el verano de 1493 (8), se dedicó exclusivamente a la nueva tarea en Sevilla, su base de operaciones habitual, contratando barcos y abasteciéndolos de vituallas y armamento (9). Fonseca contrató en pocas semanas otras tres naos y 17 carabelas, aunque en principio se contaba con fletar sólo siete, dando así forma a la primera escuadra, que se concentró en Alicante y zarpó a comienzos de enero de 1495, bajo el mando de don Berenguer de Requesens, conde de Palamós y de Trevento, después de superar algunas dificultades debidas a retrasos en los pagos (10). La escuadra recaló en Mahón el 19 de enero, tras sufrir una tempestad en la que se perdieron dos barcos, que fue preciso sustituir por otros, y se dañó la carraca, que desde entonces estuvo necesitada de carenado en dique seco (11). Al cabo, la armada llegaría a aguas sicilianas algunas semanas después.

---

(7) LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «Defensa de Granada a raíz de la conquista» en *Granada después de la conquista. Repobladores y mudéjares*, Granada, 1993, pp. 227-279. Del mismo y LADERO GALÁN, Aurora: «Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500», *Revista de Historia Militar*, 92 (2002), en especial pp. 44-50.

(8) Cfr. los documentos pertinentes en *Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506)*, dir. PÉREZ TUDELA, Juan: Madrid, Real Academia de la Historia, 1993, tomo I.

(9) El precio del flete era de 110 mrs. por tonel y mes, según diversas noticias. Rodríguez de Fonseca era en aquel momento arcediano de la Iglesia de Sevilla y pronto pasó a ser obispo de Badajoz. Cfr. SAGARRA GAMAZO, Adelaida: autora de un nutrido grupo de publicaciones sobre el personaje: *Juan Rodríguez de Fonseca: su imagen y su obra*, Valladolid, Universidad, 2005; *Juan Rodríguez de Fonseca, un toresano en dos mundos*, Burgos-Zamora, 2006; *Burgos y el gobierno indiano: la clientela del obispo Fonseca*, Burgos, 1998; «La formación política de Juan Rodríguez de Fonseca», en *Congreso de Historia del Descubrimiento*, Madrid, 1992, I, pág. 611-641; *La otra versión de la historia indiana. Fonseca y Colón*, Valladolid, 1997. También, TERESA LEÓN, Tomás: «El obispo don Juan Rodríguez de Fonseca, diplomático, mecenas y ministro de Indias», *Hispania Sacra*, XIII (1960), 251-329; ALCOCER MARTÍNEZ, Mariano: *Don Juan Rodríguez de Fonseca: estudio crítico biográfico*, Valladolid, 1926.

(10) AGS., Contaduría Mayor de Cuentas, primera época (CMC.), leg. 1876, 2.<sup>a</sup> parte. Todo lo que sigue se explica en las primeras cartas del registro o cedulario que recoge la correspondencia enviada por los reyes a los jefes militares, pagadores y otras personas que dirigieron la campaña de Nápoles entre 1495 y 1497. En concreto en los dos bloques de cartas enviados con fecha 31 de enero y 27 de febrero de 1495 (núm. 8 a 13 y 22 a 27, según la numeración que he dado a las piezas del cedulario, que citaré en lo sucesivo como CMC 1876/2 cedulario, núm., fecha, o simplemente, Ced. núm.).

(11) CMC 1876/2 cedulario núm. 22 y 24 a 27, 27 febrero 1495. Los reyes estimaban que se podría contratar en Sicilia los servicios de Juan Pérez de Ynduñeta, que estaba allí, «con algunos navíos, que nos podría muy bien servir en esta armada en compañía vuestras», pero no parece que se llegara a contratarlo. En la misma carta, los reyes aceptan el parecer del conde para que la carraca vaya a carenar a Murcia, reuniéndose después con el resto de la armada.

FUERZAS NAVALES Y TERRESTRES DE LOS REYES CATÓLICOS EN LA PRIMERA...

El conde actuaba con gran autonomía, como autoridad máxima delegada de los reyes, que le nombraron «capitán general de la nuestra armada» y se aseguraron de que recibiera la obediencia debida. Viajaban con él Nuño de Ocampo, como pagador general de la armada, y un pequeño equipo de gestión formado por un veedor y un escribano de la armada con lugarteniente, a los que se añadió al poco tiempo la presencia de un oficial de los contadores para controlar los pagos, y el tiempo efectivo de servicio de cada tripulante (12).

La relación de barcos que compusieron la armada del conde de Trevento es ésta (13):

Navíos y maestros y/o capitanes	toneles	personas	flete (mrs/mes)
1. «La Carraca de sus altezas, que era de Yñigo de Artieta»	970	350 (14)	—
Naos			
2. Martín Pérez de Fagaça (15)	405	195	44.550
3. Juan Pérez de Loyola (16)	220	125	24.200
4. Juan Martínez de Lequeitio	205	125	22.550
5. Juan Martínez de Amézqueta (17)	130	70	14.300
6. Esteban de Andía, conde de Palatino	220	100	24.200
7. Martín [Pérez] de Dacayes (sic por Diaquez)	220	100	24.200
8. Jacobo de Lastola	220	100	24.200
Carabelas			
9. Juan de Alvarado	70	40	7.700
10. Ochoa de Plasencia	95	50	10.450
11. Cristóbal de Artieta	80	40	8.800
12. Fernando de Escalante	60	40	6.600
13. <i>La caravela condesa</i> , que es de los reyes	60	40	
14. Pedro Martínez de Almendara	80	40	8.800
15. Lope de Mondragón	60	40	6.600
16. Pedro de Avendaño o Amendaño	70	40	7.700

(12) El memorial de gasto que resumo más adelante incluye 250.000 mrs. para el salario de estas personas más el del pagador de las tropas de tierra, Álvaro de Torres, que comenzó a cobrar el suyo desde 7 de abril de 1495, fecha en la «que partió de Madrid». El salario de Torres, como el de Ocampo, era de 50.000 mrs./año.

(13) CMC 1876/2, publ. en LADERO QUESADA, M.A. y LADERO GALÁN, A.: «Ejércitos y armadas...», doc. 3, pp. 76-78.

(14) De las que 50 eran «del conde de Trevento». No se indica el coste del flete porque las dos terceras partes de la carraca son propiedad de la Corona.

(15) Muerto antes de 1499.

(16) Sobre este capitán, hermano mayor de Ignacio de Loyola, muerto en 1496, véanse las noticias que proporciona Francisco de Borja Medina, S.I., «Iñigo López de Loyola: probable estancia en Sevilla (1508 y 1511) y su reflejo en los Ejercicios», *Archivum Historicum Societatis Iesu*, LXIII (1994), 3-75, en especial p. 29 y ss., también en «Ignacio de Loyola y el mar: su política mediterránea», *Revista de Historia Naval*, 50 (1995), 11-56.

(17) Las naos de Fagaça, Loyola, Lequeitio y Amezquita formaban, junto con la carraca de Artieta, la llamada hasta entonces «armada de Vizcaya».

MIGUEL ÁNGEL LADERO QUESADA

17. Gonzalo de Olmedo	37	40	4.070
18. Miguel Dendevasdel ( <i>sic</i> )	60	40	6.600
19. Cristóbal Quintero	55	40	6.050
20. Martín de Miurubia	80	40	8.800
21. Alonso Rodríguez, cómitre de sus altezas	55	40	6.050
22. Martín de Marquina	80	45	8.800
23. Rodrigo de Aramburo	60	40	7.700
24. Martín de San Pedro	70	43	7.700
25. Martín de Marquina de Manozcar	95	50	10.450

La carraca y las ocho naos, salvo tal vez una, eran de origen vascongado-cantábrico, mientras que entre las diecisiete carabelas las había de esta procedencia, a juzgar por los nombres de sus patrones, y otras de la baja Andalucía. En total, veinticinco buques con una tripulación de 1.873 personas, y un coste mensual de flete —sin incluir salarios, sueldos y mantenimiento del personal— de 301.070 mrs., calculando un pago de 110 maravedís por tonel y mes. Los navíos llevaban artillería y armamento, pero en cantidad insuficiente, de modo que hubo que proveerlos mejor más adelante. Ni en esta armada, ni en las que se formaron después para aquella guerra, había galeras ni otros barcos de remo y vela, tal vez porque las operaciones previstas no lo requerían, aunque también porque no había buques de este tipo disponibles en Castilla, como lo demuestra el que las galeras contratadas para la segunda guerra de Nápoles, desde 1500, o para las armadas que vigilaron la costa española mediterránea por aquellos años eran de procedencia catalana o italiana.

### La segunda armada y el envío de tropas de tierra. Gonzalo Fernández de Córdoba

A esta primera expedición debía seguir otra que, además de aumentar los efectivos de la armada, transportaría tropas de tierra. Así lo anunciaban los reyes al conde de Trevento en su carta de 31 de enero de 1495: «Luego ha de yr allá otra más armada nuestra en la que ha de yr Gonzalo Fernández de Córdoba, nuestro capitán, con alguna de la gente de cauallo que allá enbiamos» (18). Pero Fernández de Córdoba no fue designado, al comienzo, jefe del ejército de tierra, aunque en algún documento de 28 de febrero le denominan ya los reyes «capitán general», sino que proyectaban enviar también, con rango superior, al duque de Alba, don Fadrique Álvarez de Toledo, al frente de 500 «lanzas» de caballería y 1.300 peones. La expedición debía partir de Cartagena a final de marzo de 1495, y los reyes apercibían al duque un mes antes para que estuviera allí en aquel momento, así como a varios capitanes de «lanzas» de la Hermandad, que formarían el contingente de caballería (19).

---

(18) Según el memorial de gastos, Gonzalo Fernández de Córdoba recibió un «mantenimiento» de 1.000 ducados al año (375.000 mrs.) desde que partió de la corte, el 15 de diciembre de 1494. Aparte seguiría cobrando su salario como capitán de «lanzas» de la Hermandad.

(19) CMC 1876/2, cedulario, núm. 21 y 28, 26 y 28 febrero 1495. En concreto, a los capi-

FUERZAS NAVALES Y TERRESTRES DE LOS REYES CATÓLICOS EN LA PRIMERA...

La expedición de Fernández de Córdoba se organizó con barcos fletados en Sevilla por Rodríguez de Fonseca, de modo que la armada se concentró en Cádiz e hizo escala en Cartagena para embarcar a las tropas, que eran 500 «lanzas» de capitánías de la Hermandad y 500 peones a los que se pagó sueldo desde primero de abril. Sólo entonces, a finales de marzo, recibió Gonzalo Fernández el poder de «capitán general de cierta gente e armada que embiamos al nuestro reyno de Çeçilia», aunque, en lo relativo a la armada, sólo hasta que se reuniera con la del conde de Trevento. Como tal capitán general tenía también poderes para fletar con preferencia navíos, al mismo precio que pudieran ofrecer otros posible fletadores, si no bastaba con los que había contratado ya Fonseca, con objeto de asegurar los medios de transporte precisos para las tropas de tierra y los caballos, aunque luego, ya en Sicilia, se despediría a parte de aquellos barcos, que eran carabelas más aptas para el transporte ligero y, menos, para algunos aspectos del combate naval, donde resultaban más útiles las carracas y naos (20). Al cabo, los barcos que permanecieron de la armada de Gonzalo Fernández fueron los siguientes, según una relación hecha cuando ya estaban en aguas italianas (21):

Carabelas (maestres y/o capitanes)	toneles	personas	flete (mrs/mes)
1. Fernán Gómez de Solís	80	40	8.800
2. Gonzalo Fernández de Arévalo	60	40	6.600
3. Rodrigo de Garrua (capitán Pedro de Tapia)	75	40	8.250
4. Pedro Fernández del Alcoba	80	40	8.800
5. Juan Fernández del Alcoba (capitán Juan de Ayala) (es un «ballinel»)	55	39	7.150
6. Diego Rodríguez de la Mezquita	90	40	9.900
7. Antón Rodríguez, cómitre	65	40	7.150
8. Domingo de Vidavia (capitán Juan de Larrauri)	90	40	9.900
9. Capitán Juan de Riola	54	40	5.940
10. Andrés Martín de Lagorda	60	40	6.600
11. Juan de Triana (capitán Bartolomé Núñez de Maya)	60	40	6.600
12. Francisco García	60	40	6.600
13. Capitán Pedro Martínez de Amezquita	54	40	5.940
14. Pero Verde, cómitre	60	38	6.600
15. Juan Marques	80	40	8.800
16. Capitán Lope de Çarauz	85	40	9.350
17. Capitán Juan Vázquez, vecino de Palos	60	40	6.600
18. Capitán Gómez Suárez	55	40	6.050
19. Capitán Pedro de Pedrosa	50	38	5.500
20. Capitán Juan López de Astigarivía	48	35	5.280
21. Francisco Martín el Freyle (capitán Sancho de Murueta)	55	38	6.050
22. Alonso Gutiérrez (capitán Juan de Ayala)	60	40	6.600

tan Manuel de Benavides y Juan López de Barradas, a los que se señala que «ayais de yr en nuestro seruiço a Çeçilia con el duque de Alua».

(20) CMC 1876/2, cedulaario, núm. 42 a 47, 28 de febrero y 28 de marzo de 1495, los reyes a Gonzalo Fernández. Éste dispuso de 1.000.000 mrs. para aquellos fletes y otros gastos, como luego se explica.

(21) MC 1876/2.

23. «La carauela Freyla la Vieja en que va por capitán Gutierre Bezerra, hermano del comendador Gómez Fernández de Solis»	75	40	8.250
24. Capitán Domingo de Vidavia	70	40	7.700
25. Capitán Bernaldo Quintero	45	40	4.950
26. Capitán Pedro de Tapia	35	37	3.850
27. Capitán Sancho de Vargas	90	40	11.000
28. Capitán Pedro Váez de Castilblanco	50	40	5.500
29. Pedro Váez de Castilblanco	60	40	6.600

### La recluta y transporte de peones de Galicia y Asturias. Otros aspectos de la organización

Mientras tanto, la expedición que había de mandar el duque de Alba se retrasaba y acabaría sufriendo muchas modificaciones. El reparto de peones —pues todavía no cabe hablar de infantería en el significado moderno del término— se llevó a cabo en Galicia y Asturias, que ya habían provisto contingentes muy numerosos de aquellas tropas durante la guerra de conquista de Granada. Para ello se apeló al procedimiento empleado entonces, esto es, nombrar unos comisionados regios que procedieran al reparto y recluta junto con las autoridades regias y concejiles. En Galicia se reclutarían 1.000 peones, de los que 500 eran ballesteros y 500 lanceros «empavesados», y en Asturias, 300, también de ambas clases por mitad. El sueldo, de 25 maravedíes diarios, sería sufragado desde el momento de la recluta, una parte (10 mrs.) durante seis meses por «los pueblos» —esto es, habría un reparto extraordinario entre los concejos por vía de Hermandad para pagar 1.800 mrs. a cada peón—, y en otra, (15 mrs.) por la Corona, en cuanto llegaran a Cartagena, puerto de embarque. El enviado regio a Galicia fue el regidor segoviano Juan de la Hoz, y a Asturias, el contino real Lope de Mújica. El primero contaría con la colaboración del lugarteniente del gobernador real en el Reino de Galicia, don Carlos Enríquez, y del contador de la Hermandad, Juan de Arévalo, y el segundo, con la de Fernando de Vega, corregidor del Principado; ambos, además, con el apoyo de las autoridades de los concejos (22).

Otras dos personas de confianza de los reyes procedían, al mismo tiempo, a fletar naos en puertos cantábricos y a encargar a forjas Vizcaya y Guipúzcoa la fabricación de artillería y armamento. Eran el corregidor de Burgos, García de Cotes, el armador Juan de Arbolancha y, secundándoles, Tristán de Leguiçamón. Ambos tendrían en un futuro muy próximo nuevas ocasiones de poner su experiencia al servicio de las armadas reales (23). La artillería se destinaba a completar la capacidad operativa de las dos armadas, en especial de la que se había formado en Andalucía para transportar a Gonzalo Fernández y sus tropas, aunque también pertrecharían a la del conde de Trevento

(22) CMC 1876/2, cedulario, núm. 29 a 35, 28 febrero 1495.

(23) En la organización de la armada que llevó a Flandes a la infanta doña Juana. LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *La armada de Flandes*.

cuando las piezas llegaran a Sicilia. Era habitual que se apelara a las forjas vascas para adquirir armamento, y también que se fletara en los puertos cantábricos las naos de mayor porte, según sabemos por otros casos contemporáneos (24). En el que ahora estudiamos, Cotes había «embargado» ya varios navíos, a la espera de concretar el flete de algunos; los reyes le encargan que sean de 200 a 400 «toneles» de desplazamiento, y al menos una nao de 400 para transportar al duque de Alba y alguna de su gente, «en la cual no han de yr bestias algunas ni menos toda la gente que en él pudiere caber, porque donde fuere el duque no debe yr mucha gente» (25). En los otros navíos viajarían tropas, caballos y artillería. Pondrían rumbo a Cartagena, aunque con la posible escala de algunos de ellos en Cádiz para cargar el «bizcocho» y otras vituallas que habría mandado fabricar y tendría a punto Fonseca (26). En Cartagena embarcarían el duque y el resto de las tropas, salvo los peones gallegos y asturianos, que lo harían en algún puerto asturiano y en La Coruña, en barcos enviados por Cotes, para hacer escala en Cartagena, donde se les aprovisionaría y se unirían al resto de la armada.

El diseño teórico de la operación parecía claro y relativamente sencillo, pero entraba en conflicto con las numerosas y a menudo imprevisibles dificultades y complejidades propias de la puesta en práctica. Por una parte, la sincronización y por otra, como luego veremos, la financiación y el aprovisionamiento puntuales. Había que contar con coordinadores generales expertos y capacitados para la toma de decisiones sobre el terreno: el principal era, sin duda, el secretario real Hernando de Zafra, que ya se había distinguido y probado su capacidad durante la conquista de Granada, donde residía, atento a dirigir su nueva organización y población (27). Los reyes reclamaron su presencia en la corte aunque, luego le ordenaron que fuese a Cartagena para dirigir los preparativos, a lo largo del mes de marzo de 1495, de modo que todo estuviera a punto cuando llegaran el duque de Alba, las tropas y los barcos: «Porque ya sabeys quantos enbaraços suele aver en semejantes tienpos y quanto estorvo podría dar en su partida qualquier enbaraço, por pequeño que fuese, lo qual todo con vuestra presençia se podría bien remediar. Y como quiera que acá érades bien menester, por ser esta yda del duque tan conplidera a nuestro seruicio, ouimosgelo de otorgar» (28).

Pretendieron también los monarcas que ejerciera como pagador de las tropas de tierra Juan de la Torre, otro gran experto en este tipo de gestiones, lo que incluía ingeniárselas para evitar o compensar retrasos en los pagos y conseguir la paciencia de los acreedores, que solían tener las maneras perentorio-

(24) LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *La armada de Flandes ... y Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, 2008.

(25) CMC 1876/2, cedulaire, núm. 36 a 38, 28 febrero y 1 marzo 1495.

(26) Ced. nº 44, 28 febrero 1495

(27) LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *Hernando de Zafra, secretario de los Reyes Católicos*, Madrid, 2005.

(28) Ced. núm. 41, 1 marzo 1495, los reyes a Hernando de Zafra. Llegan al detalle de encargarle que compre la cebada en Lorca, donde estará más barata, y el vino en Monviedro y Alicante, por la misma razón.

rias frecuentes entre la gente de armas. De la Torre también estaba destacado en Granada ejerciendo su oficio para el buen regimiento económico de las tropas y fortalezas del nuevo reino, cuyas necesidades de defensa eran muy grandes. Los reyes utilizaron, como lo hacían a menudo con sus colaboradores, procedimientos de convicción junto con los de mandato de modo que, además de escribir al interesado, pidieron al arzobispo de Granada, fray Hernando de Talavera, hombre de confianza y antiguo confesor de la Reina, que hablara con él «e procureis como lo açebte [el cargo] y aunque algo graue se le haga, se esfuerçe a nos seruir en este cargo, que Nos le escreuimos sobre ello, e creemos que no ay persona más aparejada para esto que él», y lo enviara a la corte para que «se le dé la ynformaçion de lo que se a de haser» (29).

Hernando de Zafra acudió a la corte, donde acompañó al Rey durante tres años coordinando diversos aspectos de la guerra contra Carlos VIII de Francia, pero Juan de la Torre pudo permanecer en Granada, como parece que era su deseo, aunque también se hizo cargo de la tarea, mucho más compleja, de pagar al ejército destacado en el Rosellón entre 1495 y 1498. En cuanto al nombramiento de pagador de las tropas de tierra en Nápoles, recayó al final de marzo de 1495 en Álvaro de Torres, contino real y alcaide de Castrojorjal (30), a quien se encomendó viajar con los peones gallegos y asturianos. Sin embargo, lo hizo en circunstancias diferentes a las previstas porque, al cabo, el duque de Alba no llegó a partir, mientras que muchos de los 500 jinetes previstos se habían embarcado ya en la expedición de Gonzalo Fernández de Córdoba, a lo que se debe añadir que el recorrido del peonaje norteño sufrió diversas complicaciones y retrasos.

En efecto, el conjunto de misivas regias fechadas el 31 de marzo informan a Juan de la Hoz, Fernando de Vega, al contino Lope de Mújica, que actuaba como enlace con la corte, y a las autoridades implicadas en el asunto del nombramiento y envío de Álvaro de Torres, de que podría hacerse cargo de pagar «algún socorro» a los peones si fuera necesario. Los dos primeros —Hoz y Vega— tenían ya que encuadrar a los peones en capitanías y elaborar las nóminas o relaciones con sus nombres, para enviar una copia a la corte y entregar otra en Sicilia a Fernández de Córdoba, con objeto de que pudiera recibir la «presentación» de los peones cuando llegaran y tenerlos «so su capitanía». Embarcarían éstos en las cuatro naos vizcaínas fletadas al efecto por García de Cotes, que viajarían hasta Sicilia sin hacer escala o, en todo caso, una muy breve en Cádiz para cargar la pólvora que tendría a punto Rodríguez de Fonseca (31).

El corregidor García de Cotes había fletado ya a partir del primero de mayo las cuatro naos, con 605 tripulantes, cifra inferior a la de 695 prevista por los reyes, y recibió dinero para pagar parte del flete. Embarcó también en aquellas

---

(29) Ced. núm. 39 y 40, 28 de febrero y 1 de marzo de 1495. Cfr. también LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «Fray Hernando de Talavera en 1492: de la corte a la misión», *Chronica Nova* (Universidad de Granada), 2008 (en prensa).

(30) Ced. núm. 52-55. Nombramiento y cartas reales comunicándolo al conde de Trevento, a Gonzalo Fernández de Córdoba, al pagador de la armada Nuño Docampo, al veedor y a los oficiales de contadores mayores.

(31) Ced. núm. 48-51, 56, 57, 60-62 y, 67.

naos la artillería, cuya fabricación había supervisado Juan de Arbolancha (32) y las envió para que recogieran a los peones asturianos y gallegos, que comenzarían a ganar sueldo con cargo a la Corona desde el mismo día en que embarcaran. Las naos eran éstas:

Maestre (33)	toneles	personas	flete (mrs./mes)
1. Juan López de Çarauz	240	170	26.400
2. Ortuño de Arana	280	183	30.800
3. Galaz de Leguiçamo	260	180	28.600
4. Pedro de Bilbao	100	62	11.000

Los barcos no zarparon de La Coruña hasta el 15 de junio de 1495, en lugar de los 1.300 peones previstos viajaban —1.195 peones 900 gallegos y 295 asturianos— que ya habían recibido de Álvaro de Torres 1.050 mrs. por persona, equivalentes a cuarenta días de paga (a 25 mrs./día); pero en la escala de Cádiz huyeron al menos 400, según informó Fonseca, y en otra escala realizada en Alicante hubo más desertiones, así «que no quedaron syno muy pocos», unos 350 ó 400 según algunas estimaciones, por lo que los reyes ordenaban a finales de agosto que se tuviera especial cuidado al hacer alarde y recuento de los realmente llegados a Sicilia (34).

Lo que sí llegó sin novedad fue la artillería: 300 piezas que se repartieron entre los navíos de la armada para acabar de pertrecharlos, reservando 100 para las fortalezas guarnecidas por la gente de tierra al mando de Fernández de Córdoba (35) quien, en definitiva, sólo pudo contar con las 500 lanzas de las capitanías de caballería de la Hermandad, y con otros 500 peones que habían viajado en su armada, pagados estos últimos a razón de 20 mrs./día, más el resto de los gallegos y asturianos que llegarían después (36).

Los reyes habían ordenado al conde de Trevento que, cuando llegaran los barcos de la armada de Fernández de Córdoba y, los cuatro con los peones y la artillería, llevase a cabo una refundición y reducción de la armada, de tal modo que hubiera en ella 50 barcos y 3.450 personas, con un costo mensual global de en torno a los 3.500.000 mrs. Por lo tanto, algunos de los 58 buques cuyas características hemos detallado no permanecieron después de la reduc-

(32) Ced. núm. 63, 65-69

(33) Ced. núm. 84, 29 mayo 1495: orden regia para que los maestros fueran recibidos como capitanes de sus naos por el conde de Trevento, cuando se integraran en la armada, en Sicilia.

(34) Ced. núm. 89, cartas de los reyes a Fernández de Córdoba y Álvaro de Torres, 27 junio 1495. Céd. núm. 121, memorial de 29 de junio. Céd. núm. 124, 24 agosto 1495.

(35) Ced. núm. 57,59, 63 y 64: instrucciones reales expedidas el 31 de marzo de 1495. La cifra de 300 piezas y su reparto se menciona en una instrucción real al conde de Trevento de 15 de julio (ced. núm. 113).

(36) El dato sobre los 500 peones que embarcaron con Fernández de Córdoba en ced. núm. 70, instrucción de los reyes a Álvaro de Torres, y en carta del secretario Fernán Álvarez de Toledo a Fernández de Córdoba, ambas de 7 abril 1495, y las relaciones y cartas sobre dinero preciso para el pago de todas las tropas (ced. núm. 77, mayo 1495; núm. 85, 21 junio).

ción, que debió de tardar en producirse porque los reyes repiten varias veces su orden, aunque también es cierto que tales reiteraciones se debían a la demora de los correos y a la ignorancia de lo que ya se había hecho o estaba haciendo en el teatro de operaciones. Es posible, también, que Gonzalo Fernández fletara algunos barcos más en Cádiz y Cartagena sólo para transportar caballos y que, una vez cumplido este servicio, los despidiera.

En todo caso, los reyes fijaron la fecha tope de 15 de agosto para tener concluida la operación, que produjo, al menos, el despido de seis carabelas de la armada que había transportado a Gonzalo Fernández (37). Pero se negaron a aceptar la reducción a sólo 40 navíos mejor armados, que proponía el conde de Trevento, no fuera, escriben, que por «algund caso de mucha priesa oviésedes de meter en esa armada 3.000 ó 4.000 onbres de ese nuestro reyno de Siçilia», además de los 3.500 tripulantes (38). Eso sin contar con que la carraca, capitaneada por Íñigo de Artieta, seguía necesitando carena, lo que podía dejarla fuera de servicio algún tiempo (39). Gonzalo Fernández, por su parte, escribió a los reyes el 31 de mayo dándoles cuenta de su llegada a Nápoles, donde se hizo cargo de varias fortalezas en las que puso guarnición de su gente a la que sumó peones contratados en Sicilia, y emplazó más adelante el centenar de piezas de artillería que se le asignaron (40).

### **El desarrollo de las operaciones: órdenes regias y autonomía sobre el terreno**

Una vez instalados todos los efectivos en la zona de operaciones, las preocupaciones regias se centraron en otros asuntos desde la segunda mitad de agosto de 1495: los reyes trataban de conocer qué se hacía y, en lo posible, intentaban controlar a distancia las iniciativas del conde de Trevento y Gonzalo Fernández de Córdoba. Querían saber si se había procedido a la reducción de la armada y en qué estado se hallaba el «proveimiento y pertrecho» de las fortalezas a cargo de Fernández de Córdoba (41). Entonces se hicieron nuevas «relaciones» o estados de cuenta del gasto y maneras de hacerlo frente (42), y los

---

(37) Ced. núm. 136. Los reyes a Fonseca, ya obispo de Badajoz, dándole cuenta del despido de las seis carabelas y ordenándole haga retirar de ellas la artillería y pertrechos con que se las proveyó.

(38) Ced. núm. 58, 31 marzo 1495. Recordado o reiterado en ced. núm. 70, 7 abril, núm. 95, 28 de junio (fecha tope, 15 de agosto), 15 de julio (ced. núm. 113).

(39) Ced. núm. 76, 5 mayo, núm. 113, 117, 15 julio, nº. 125, 24 agosto: los reyes autorizaban el carenado de la carraca pero preferían que se aplazara todo lo que fuera posible porque era muy conveniente mantenerla en servicio, dadas las circunstancias. Retirar el navío «podría traher mucho ynconviniente a las cosas de nuestro serviçio». Ced. núm. 132, 154 septiembre: la carraca seguía en servicio, sin carenar.

(40) Ced. núm. 112 y 113, carta de los reyes a Gonzalo Fernández y al conde de Trevento.

(41) Ced. núm. 122 y 123, cartas reales a uno y otro de 24 agosto 1495.

(42) Ced. núm. 126 a 129. Estas relaciones, prolongadas para los meses siguientes, son la orientación más completa de que disponemos sobre el coste total de aquellas operaciones (publ. M. A. LADERO QUESADA y LADERO GALÁN, A.: «Ejércitos y armadas...». doc. 4 y 5, pp. 78-88. Y la de los peones pagados por Álvaro de Torres en doc. 6, pp. 88-89).

pagadores de tropas y armada comenzaron a formar nóminas de pago a partir de los alardes efectuados; pero las informaciones que llegaban a la corte nunca fueron completas. Veamos, por ejemplo, una relación, escrita probablemente a finales de 1495 o comienzos de 1496, cuyo encabezamiento no puede ser más expresivo: «Los peones que parece que ha pagado sueldo Alvaro de Torres de los que están con Gonzalo Fernández en Nápoles, según lo que se puede comprender de la relación que envió el dicho Alvaro de Torre, son éstos»:

**Capitanías. Nombre del capitán y peones en cada una de ellas:**

Pedro de Zurita	132
Jacobelo	193
Valcázar, peones gallegos	203
Alvar Díaz de Nava, peones asturianos	50
Perico Perlado, Juanoto de Vierreles y Ochoa de Osuna (peones que «andan con el alcaide»)	50
<i>Total</i>	628

**Espingarderos («que no dize en el libro quantos son»)**

Nufcio de Velasco	32
Francisco de Huelva	31
«Andan con el comendador de Huerta»	7
Fernando de Segura	39
Juan de Cartagena	110
Pedro de Salazar	45
Sancho de Bedia	37
Rodrigo el Vayo	37
Miguel de Pilas	32
Gil «Msin»	47
Sancho de Murcia	50
Martín de Haya	33
Bernaldo Semenara	46
Alonso de Córdoba y «Floquet espingardero»	34
Diego del Castillo	13
<i>Total</i>	593

Dejó de pagar en octubre, porque «no avía dinero para ellos», a otros 70 peones	70
---	----

<b>Número total de peones</b> (1.318 según el documento)	1.291
---	-------

«Todos estos peones son syn los que están en las fortalezas que tyene Gonçalo Fernández, las quales le dio el rey don Fernando, y en las otras que Gonçalo Fernández ha tomado. Envió el rey un reçebtor que cobre las rentas e pague a los alcaides de ellas».

La lectura de esta relación permite deducir algunas observaciones: —primera, el escaso número de peones gallegos y asturianos que habían permanecido al servicio regio, en torno a 250. —Segunda, el crecimiento del número de espingarderos, mucho más eficaces en las operaciones a campo abierto, repartidos en grupos de 30 a 40 hombres, salvo en el caso de los 110 a cargo de Juan de Cartagena. —Tercera, el escaso interés en aumentar los efectivos de peones lanceros y ballesteros. —Cuarta, la presencia de otros peones como guarnición de fortalezas cedidas por el rey Ferrante de Nápoles o tomadas por Gonzalo Fernández, aunque no los pagaba Álvaro de Torres ni figuraban en las capitánías, y parte de ellos ni siquiera habrían venido de Castilla sino que habrían sido reclutados en Sicilia o Nápoles. Eran las fortalezas de Cotrón, La Mantra, El Chillo y Rijol; había en ellas 215 peones pagados desde primero de junio con un coste de 500 ducados al mes, y Gonzalo Fernández había pagado ya dos meses cuando se comenzó a considerar la posibilidad de pagar alguna parte con las rentas de los pueblos vinculados a aquellas fortalezas; pero se incluyó el gasto total en la estimación para 1495 (3.500 ducados ó 1.312.500 mrs.).

\* \* \*

En lo que se refiere a la armada, los reyes ordenaron que los maestros de los navíos asumieran también la condición de capitanes, cuando hubiera dualidad de cargos en el mismo barco y fuera posible, con objeto de reducir gastos. A mediados de septiembre, el conde de Trevento mantenía aún 50 navíos en el cerco puesto sobre el Castil Novo de Nápoles; pero se disponía a despedir diez en cuanto concluyera aunque los reyes le encargaron, salvo su mejor criterio, que lo hiciera ya, «pareciendo que los enbiays a alguna parte o por otra manera que no se publique ende que van despedidos» (43).

Cuando el asedio de Castil Novo concluyó y disminuyó la necesidad de mantener barcos (44), los reyes ordenaron una nueva reducción de la armada, al final de enero de 1496, aunque reforzando el número de grandes navíos, puesto que se trataba de despedir los «menudos e sin prouecho e fletar dos carracas» (45). La nueva composición de la armada que propusieron al conde de Trevento era ésta:

---

(43) Todos estos asuntos se mencionan en Ced. núm. 132, 15 septiembre 1495. Ced. núm. 133 y 134, misma fecha, al pagador Ocampo y al veedor y oficiales de contadores mayores: los reyes están «maravillados» de que todavía no se haya llevado a cabo la supresión de los oficios de capitán acumulándolos a los maestros. Ced. nº 186 y 187, 14 diciembre 1496: orden de pago a los maestros de los barcos de que fueron capitanes Cristóbal de Artieta y Martín de Marquina: al menos en estos dos casos no se produjo la supresión.

(44) Interesa anotar Morales, data nº 266, 22 marzo 1496, pago de 30.000 mrs. a Pero Verde, capitán de nao, por fenecimiento de cuenta hecho en Nápoles, «de cierto servicio que hizo al traer los franceses que estaban en Castilnovo a Francia por mandado del conde de Trevento. Dato tomado de ANDRÉS DÍAZ, Rosana de: *El último decenio del reinado de Isabel I a través de la tesorería de Alonso de Morales (1495-1504)*, Madrid, Universidad Complutense, tesis doctoral, 1998 (edición, Valladolid, Universidad, 2004). La autora publica completa la cuenta de Morales contenida en AGS CMC., primera época, leg. 42, de cuya data procede esta noticia y otras que se citarán así en lo sucesivo: (Morales, data núm....»).

(45) Ced. núm 149, 30 enero 1496.

1. dos carracas que se fletarían nuevamente con 260 tripulantes, a los que se añadirían otros 540;
2. la carraca real, de la que es capitán Íñigo de Artieta;
3. siete naos, las de Martín Pérez de Fagaça, Juan Pérez de Loyola, Esteban de Andía, Juan López de Zarauz, Ortuño de Arana, Galaz de Leguiçano y Juan Martínez de Amézquita;
4. dos carabelas, las de Lope de Mondragón y Miguel de Vayda;
5. la tripulación total de la armada así reducida a doce buques sería de 2.243 personas.

Había que prescindir, por lo tanto, de todas las carabelas de la armada fletada por Fonseca en Andalucía para el transporte de Gonzalo Fernández de Córdoba. También de las de la armada primera, salvo dos, así como de varias naos, a veces las de menor porte, dejando en servicio las mayores o en mejor estado, entre ellas tres de la antigua «armada de Vizcaya», más la carraca que había sido su nave capitana, añadiendo el flete de otras dos, a pesar de que eran navíos muy costosos; pero también mucho más seguros y efectivos para la guerra y el transporte. La preferencia regia por las carracas y grandes naos, y el afán por estimular su construcción, obedecía a este criterio y tendría ocasiones para manifestarse de nuevo en la formación de la armada que llevó a Flandes a la infanta Juana y en las fletadas en 1500 y 1502 para su envío al sur de Italia (46). Sin embargo, la baratura y versatilidad de las carabelas ofrecía ventajas específicas, como se había demostrado en el transporte de Gonzalo Fernández de Córdoba y sus tropas, organizado rápidamente por Rodríguez de Fonseca en su base de operaciones sevillana, aprovechando la posibilidad de diversificar las zonas donde se tomaba el flete. Era más fácil contratar carabelas en los puertos atlánticos andaluces, mientras que las naos procedían en mucha mayor medida de los cantábricos.

De todos modos, la orden de los reyes para reducir el número de barcos de la armada, tardó en cumplirse puesto que un mes después la reiteraban, acaso por falta de información (47). No parece que se contratara a las carracas y, según los pagos contenidos en las cuentas de Morales, tesorero regio «de lo extraordinario», está claro que las liquidaciones de servicio o «fenecimiento de cuentas» con algunos capitanes de barcos no se produjeron en cantidad apreciable hasta los meses de junio-agosto y diciembre de 1496, aunque también es cierto que en tales cuentas se observa la presencia de una veintena de nombres de maestros o capitanes de naos y carabelas que no figuran en las

---

(46) Pragmática de 10 noviembre 1495, por la que se ofrecía una prima en metálico y otras ventajas a quienes construyeran navíos de entre 600 y 1.000 toneles de desplazamiento, precedida por un memorial de Hernando de Zafra: «La horden que me apresçe que se deue thener para que, Dios mediante, en estos reynos ... aya grand copia de navíos es la siguiente», publicada por LADERO QUESADA, M. A.: *Hernando de Zafra...*, pp. 43 y 165-167. Pero los tipos de barco preferidos por los armadores y mercaderes para el tráfico mercantil eran evidentemente la nao de entre 100 y, como máximo, 300 toneles de desplazamiento y, para otros casos, la carabela, de entre 60 y 90.

(47) Ced. núm. 157. 28 febrero 1496, al conde de Trevento.

relaciones de las armadas formadas en los primeros meses de 1495, de modo que puede suponerse que no sólo hubo despidos sino también nuevas contrataciones (48). He aquí los nombres de los maestros de aquellos barcos que no formaron parte de las primeras expediciones:

*Naos*

Francisco Hidalgo, «nao de Almería»  
Martín de Irrazabal  
Juan de Vasave o Basabe  
Juan de Larrauri  
Fernando de Leizaola  
Juan de Hortelegui  
Martín de Bretaola o Bretadona  
Juan de Barruti  
Juan de Yzarra  
Domingo de Armenta  
Machín de Urriste  
Pedro de Auyer (sic)

*Carabelas*

Andrés Martín de la Gorda, vec. Palos  
Vicente Yáñez Pinzón. Dos carabelas  
Lorenzo de Zafra  
Pedro de Busán  
Juan de Fagaza  
Cristóbal Delgado  
Martín Caravelle, portugués. Dos carabelas  
Juan Gallardo

\* \* \*

Tampoco llegaban noticias a la corte sobre alardes de barcos y gente de la armada y del ejército de tierra, con indicación de ausencias, faltas, pagas hechas, etc., desde el comienzo de la guerra, ni llegarían, a pesar de las reiteradas demandas regias a los dos jefes militares y a los oficiales a cargo de los pagos, cuentas y veeduría (49).

---

(48) Véase la tabla de «pagos a la armada de Nápoles» hechos por el tesorero Morales, anexa a estas pp., y núm. 37 de la relación de remesas de dinero contenida en el apartado sexto de este artículo.

(49) Ced. núm. 150 y 159, de 30 enero y 28 febrero 1496: reclaman el envío de nóminas y alardes detallados por barcos al pagador de la armada, al veedor, oficiales y escribano mayor. Vuelven a reclamarlo al conde de Trevento y a los oficiales de la armada en ced. núm. 169, 172 y 173, de 12 junio 1496.

Los reyes debieron irritarse en más de una ocasión ante la carencia de noticias, acostumbrados, como estaban, a dirigir en persona o controlar de cerca las acciones políticas y militares, cosa que no fue posible en esta ocasión ni siquiera manteniendo un ritmo intenso de envío de correspondencia mensual, al menos, que no siempre recibía respuesta rápida por lo que parece. Al cabo, todo lo compensaría el éxito de la empresa; pero la lentitud de las comunicaciones, junto con las dificultades en proveer dinero en cantidad adecuada; y puntualmente, fueron límites difícilmente salvables con los recursos que estaban al alcance del poder real.

El 28 de febrero de 1496 escribían a Gonzalo Fernández de Córdoba para expresarle que estaban «mucho maravillados» por no recibir carta suya y «maravillados» seguían por aquel silencio cuando le volvieron a escribir a mediados de junio:

«Ha mucho tiempo que no vimos letras vuestras, que no sabemos qué desir, e las cosas que allá haseys e trabajays en que mucho nos aveys servido e servís sabemoslas por letras de otros, e sería rasón que por letras vuestras lo supiésemos ... Que de aquí adelante tengays otra forma y cada día nos escrivais todo lo que allá oviere que Nos devamos saber» (50).

Cuando Álvaro de Torres, pagador de las tropas de tierra, envió una primera relación de efectivos en enero de 1496 —es la que hemos insertado páginas atrás—, no añadió el detalle de alardes y pagas efectuadas, cosa que también reclamarían los reyes de nuevo a mediados de junio y en enero de 1497 (51), después de sorprenderse al conocer, a través de la relación anterior, por los sueldos tan aumentados que ganaban los peones, que eran muchos más de los previstos y la abundancia de capitanes y cabos de escuadra a su frente, con elevados sueldos. Los reyes estimaban que había un número desmesurado de capitanías, una veintena, que cada capitán o condestable «que allá llamays» ganaba 120 mrs./día de sueldo y disponía de uno o dos cabos de escuadra a 80 mrs./día, de modo que lo que ganaban capitanes y cabos «monta más de sueldo de otros dosientos peones (...) Es otro buen golpe de dinero y de todo esto ninguna cosa nos ha escrito Gonzalo Fernández ni lo sabíamos hasta que vos nos lo escrivistes». La extrañeza regia aumentaba porque el capitán general debería haber tenido sólo los 500 peones que llevó consigo y los 282 gallegos y asturianos que llegaron después, pero disponía de 1.328, de modo que había 540 peones de más. En pocas palabras, Fernández de Córdoba había subido el número de efectivos y su sueldo según le pareció, para evitar fugas y asegurar el desarrollo de las operaciones, sin esperar a tener permiso o a conocer el parecer de los reyes.

---

(50) Ced. núm. 158, 28 febrero, ced. núm.. 170, 12 de junio, a la que corresponde el párrafo transcrito

(51) Ced. núm. 170 y 171, de 12 junio 1496. A Fernández de Córdoba y a Torres. De nuevo en ced. núm. 190, 19 enero 1497, misiva real a Torres.

Las operaciones militares habían terminado en otoño de 1496 cuando, todavía con falta de noticias, los reyes le ordenaron que despidiera a todos los peones, tanto los que había llevado consigo como los que tomó a su servicio en Nápoles, y que mantuviera sólo en servicio las 500 lanzas que llevó de Castilla —recordemos que eran capitanías de caballería de la Hermandad, pagadas por el tesorero de la institución, Alonso Gutiérrez de Madrid (52)—, incluyendo en ese número a las que hubiera podido contratar en Nápoles, aunque se observa que sólo permanecían en servicio 400 lanzas. El mismo día —11 de noviembre— escribían al conde de Trevento para que proporcionara las naos en que los peones debían regresar a Castilla (53), y al pagador Álvaro de Torres para agradecer su «buen recaudo» y pedir, una vez más, que enviara relación detallada de la gente de guerra, sueldos y demás gastos desde que Gonzalo Fernández llegó a Sicilia (54).

Sin embargo, los «fenecimientos de cuenta» con barcos de la armada no se produjeron en gran cantidad hasta los meses de mayo y junio de 1497, con algunas prolongaciones hasta septiembre, y lo mismo sucedió con los peones gallegos y asturianos, a los que se liquidó su sueldo en mayo. Las capitanías de la Hermandad destacadas en Nápoles con el capitán general Gonzalo Fernández cobraron alguna parte de su sueldo en el verano de 1497; pero no el resto hasta que regresaron a España en septiembre de 1498 (55). Y en ambos casos, ejército y armada, hubo aún un pequeño reguero de pagos atrasados que continuó, según las cuentas del tesorero Morales, hasta 1500 e incluso hasta 1503 en algún caso.

### «Nunca los nacidos hisieron tanta guerra syn dinero y syn ser pagados tantos días»

La financiación de la armada y ejército enviados a Sicilia y Nápoles tropezó con dificultades desde los primeros momentos, y requirió operaciones de cierta complejidad, acompañadas o precedidas con frecuencia por requerimientos, promesas e incluso halagos para que soportaran los retrasos y se aceptaran los tipos de moneda en los que se hacía el pago (56).

---

(52) Datos en LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *La Hermandad de Castilla. Cuentas y memoriales. 1480-1498*, Madrid, 2005.

(53) Ced. núm. 178, 11 noviembre 1496. Ced. núm. 184 y 185, traslado de su contenido a Nuño Docampo y a los oficiales de la armada.

(54) Ced. núm. 180.

(55) Así se deduce de las partidas de gasto anotadas en las cuentas de Alonso de Morales, data, núm. 1371, 12 septiembre 1497: 1.487.500 mrs. pagados a Martín Centurión por 3.500 ducados que Gonzalo Fernández como a cambio en Nápoles; núm. 2269, 30 septiembre 1499: devolución con gran retraso al tesorero Gabriel Sánchez de 456 ducados y 7 carlines de Sicilia, importe del trigo y cebada tomado en Sicilia por Gonzalo Fernández. Véase también la tabla de pagos de Morales a tropas de tierra desde finales de 1497, anexa a estas páginas.

(56) Es probable que estas dificultades, o mayores, afectaran al gran ejército de Carlos VIII e impulsaran al rey a regresar a Francia con el grueso de sus tropas, dejando en mala situación económica a las que permanecieron en Nápoles.

La situación solía ser más tensa con la armada, puesto que la formaban barcos y tripulaciones contratados al efecto. Había ya precedentes de momentos difíciles con la «armada de Vizcaya» a causa de retrasos en los pagos, en especial durante la primera mitad de 1494, según las referencias críticas que expresan en su correspondencia el secretario Hernando de Zafra, entonces en Granada y, los reyes, que llegan a escribir en abril: «Aquella gente non se detendrá un día si non les pagan» (57). De nuevo, en enero de 1495, se hacen eco de las dificultades que el conde de Trevento hubo de superar en Alicante para que los barcos vizcaínos siguieran en servicio y zarparan: «El trabajo que pasastes con los vizcaynos, que no querían pasar adelante syn que les pagasen, y el prometymiento que les fesistes, que Nos les mandaremos pagar, Nos lo conpliremos muy bien» (58). En febrero, cuando trataban de fletar otra nao, la de Juan Pérez de Yndañeta, los reyes reiteraban sus ofrecimientos y promesas: «Porque Nos queremos servirmos de vos, conosciendo quanta suficiencia teneys para ello, que aliende que sereis muy bien pagado de lo que overedes de aver todo el tiempo que estuvieredes en nuestro servicio, creed que Nos tenemos cargo de mirar por vos para vos hazer merced en todo lo que se ofreciere» (59).

Los reyes aceptaron que se subiera la cantidad diaria que cobraba el personal de la flota por «mantenimiento» (aparte de su sueldo mensual), de 10 a 12 mrs./día, aunque, añaden en mayo: «A vemos sabido que los mantenimientos en ese reino están en tan razonables precios como acá, bien sería que se contentasen con algo menos» (60). Esto no debía ser así y además, los sueldos se pagaban en moneda al precio que valía ésta en Sicilia, menor que en Castilla, lo que aumentaba el agravio, de modo que, al cabo, el conde de Trevento, que no había dado publicidad a la mejora sobre el «mantenimiento», prefirió aumentar aquellos dos maravedíes en el sueldo, ante el riesgo de que algunos barcos pasaran a servicio del rey Ferrante de Nápoles. Éste ofrecía mejores condiciones económicas, «partidos e fletes más ventajosos (61). El aumento tuvo efectos de primero de junio de 1495 y situó el sueldo del marinero en dos ducados mensuales (750 mrs.), y el de cada grumete y «hombre de armas» a bordo en 1,5 (562,50) (62).

---

(57) Céd. Cam., libro 1, doc. 85, de 12 abril 1494. Las críticas de Zafra en sus cartas de 12 mayo 1493 (*Colección de documentos inéditos para la historia de España* [Codoin], XI, p. 529), 27 abril y 14 mayo 1494 (Codoin, XIV, p. 484 y 485), septiembre 1493 (Codoin, LI, p. 93).

(58) Céd. núm. 9, 31 enero 1495, los reyes al conde de Trevento.

(59) Céd. núm. 24, 27 febrero 1495.

(60) Céd. núm. 74 y 76, 5 mayo 1495. La subida estaba ya aceptada a fin de enero (Céd. núm. 10, 31 enero 1495).

(61) Céd. núm. 113, 15 julio 1495, los reyes al conde de Trevento: aceptan el crecimiento de dos maravedíes por día en el sueldo y no en el «mantenimiento», aunque a regañadientes: «Por manera que en lo uno o en lo otro se a de creçer lo menos que pudieredes, e no en anbas cosas».

(62) En la segunda guerra, años 1500 a 1504, el sueldo del marinero fue de 600 mrs. al mes y el del grumete u hombre de armas 416, más 11 mrs/día de mantenimiento (330 mrs./mes): 930 y 746 mrs. en total, respectivamente

Ante aquellas dificultades y riesgos, los reyes apelaban a la lealtad en una carta circular enviada a todos los capitanes de la armada donde manifiestan su esperanza de que se comporten como «buenos e leales vasallos e naturales» y ofrecen hacerles mercedes «acá» —en Castilla—, además del sueldo: «Esperamos en Dios que presto bolveredes a vuestras casas e gozaredes de las mercedes que de nosotros recibieredes en remuneración de vuestros seruiçios e trabajos» (63). Más efectividad tuvo, seguramente, el hecho de que la armada fuera provista por un año de trigo y cebada sicilianos, administrados por el conde, de modo que se podía ofrecer a precio más bajo (64). Pero las dificultades continuaron, y a mediados de septiembre los reyes lamentan «las formas que algunos nuestros súbditos e naturales de los que allán están han tenido e tienen [...] haziendo alborotos e escandalos y sy algund día se dilata el sueldo que no se les paga, públicamente se quieren yr y pasarse a los contrarios, e otras muchas cosas que son ajenas de nuestros súbditos e naturales, lo cual no podemos creer segund la confiança que de ellos e de su lealtad tenemos» porque, «aunque sea gente revesada al fin mejor nos servirán aquellos que otros», de modo que encomiendan al conde de Trevento funciones de persuasión, ofertas de «honra y mercedes» a los que sirvan bien y de penas para los que actúen mal pues «siempre avremos memoria de los unos e de los otros» (65).

Al mismo tiempo, repetían su oferta, hecha ya a mediados de julio, de pagar parte de los sueldos de los capitanes y gente de la armada en Castilla, a sus mujeres e hijos u otras personas que ellos indicaran: la Corona disminuía así los costos de transferencia de dinero («será ayuda para que no se aya de enviar allá tanto dinero quanto se enbía, que con mucha dificultad se puede hazer»), pero su ofrecimiento apenas debió encontrar respuestas favorables aunque, de aceptarlo, se habrían evitado los beneficiarios la depreciación que padecían sus sueldos pagados en moneda siciliana o calabresa (66).

Los reyes tuvieron que aceptar las medidas tomadas sobre el terreno por los jefes de la armada para hacer frente a aquellos problemas, procuraron, en

---

(63) Céd. núm. 93, 28 junio 1495, los reyes al conde de Trevento y a los capitanes, maestros, pilotos, marineros y otras gentes de la armada. De nuevo se hacen eco del riesgo en su carta al conde de 15 julio (céd., núm. 113), aludiendo a la condición de «súbditos e naturales» de la gente de la armada, a la que, añaden dan el sueldo «convenible» y acostumbrado. En la misma fecha (céd. núm. 117) escriben a Iñigo de Artieta estimulándole al servicio real porque «vuestros servicios vos serán remunerados en merçedes», y lo hacen de nuevo el 24 de agosto (céd. núm. 125).

(64) Céd. núm. 113 y 118, 15 julio 1495: en la segunda, los reyes ordenan al virrey de Sicilia que provea de trigo y cebada para un año a la armada y a las tropas de tierra.

(65) Céd. núm. 132, 15 septiembre 1495, los reyes al conde de Trevento.

(66) Céd. núm. 132, 15 septiembre 1495, los reyes al conde de Trevento, y núm. 135, a los capitanes y gentes de la armada. La cita en céd. núm. 113, 15 julio, los reyes al conde de Trevento. El mismo procedimiento se seguía, con más éxito, para pagar los sueldos de gente enviada a las Indias a sus parientes en Castilla (c.r. 9 abril 1495, en *Colección Documental del Descubrimiento...*, núm. 265).

lo posible, reducir los efectivos y evitar pagos innecesarios, al ordenar que se suprimiera el de capitán en aquellos barcos donde el maestre pudiera ejercer sus funciones, aunque esto se hizo con retraso y de manera incompleta. Pero nunca pudieron conocer el detalle de los alardes, las bajas y faltas en el servicio, a pesar de sus reiteradas demandas, de modo que tuvieron que fiarse de la honradez del pagador, el veedor, los oficiales de contadores mayores y el escribano de la armada, así como de la de los oficiales que, si se cumplió la orden regia, se pusieron en cada barco (67). En definitiva, no se obtuvo por aquella vía de control e inspección ninguna reducción del gasto.

Algo parecido sucedió en lo relativo a las tropas de tierra: Gonzalo Fernández subió 12 mrs/día el sueldo de cada «lanza» de caballería de la Hermandad a partir del primero de julio de 1495. El sueldo inicial de los peones que fueron con él era de 20 mrs/día, y el de los gallegos y asturianos, de 25. A mediados de julio, los reyes aceptaron la posibilidad de que el sueldo de los primeros subiera a 25 maravedís, vistos «los grandes sueldos que allá da el rey don Fernando nuestro sobrino a la gente que tyene» (68). Contaban con que se podría pagar algo de los sueldos, e incluso mejorar algo el de los alcaides, con dinero de las rentas que pagaban los lugares anexos a las fortalezas que quedaron a cargo de Gonzalo Fernández, puesto que tal era la costumbre aunque, añaden, que se cobre sólo «las rentas ordinarias, antiguas e justas que se solían cobrar en vida del rey don Alonso nuestro tyo». Todavía en agosto, aunque aceptan el «acrecentamiento» hecho, ordenan al veedor y oficiales de contadores que «no se debe allá cosa haser ni acreçentar syn que vosotros lo sepays e lo asenteys» y sin hacer los debidos alardes, para que se sepa desde qué momento se paga y a quiénes (69).

La situación se desbordó en los meses siguientes porque, antes de que acabara el año, los peones ganaban 36 mrs/día; los 21 ó 22 capitanes, 120; los cabos de escuadra, uno o dos por capitania, 80. Había 1.328 peones contratados, en lugar de los 782 que debería haber, porque Gonzalo Fernández tuvo que suplir en lo posible las abundantes deserciones de los gallegos y asturianos ocurridas antes de emprender su viaje. En febrero de 1496, los reyes escribían indignados al pagador Álvaro de Torres que, por fin, había hecho llegar a la corte una breve relación de efectivos y gasto:

\* \* \*

Por la relación vimos los preçios que ganan de sueldo la gente de cauallo e de pie que da Gonçalo Fernandes, nuestro capitán general della, y estamos mucho maravillados dello porque de cosa de aquello ninguna cosa avemos

---

(67) Céd. núm. 27, 27 febrero 1495, los reyes al veedor y oficiales de contadores mayores en la armada, ordenando que pongan en cada navío un oficial que cuente la gente que sirve, el tiempo en que se les recibe para servir, cuánto sirven, cuando se despiden, etc. e informen de todo ello al conde de Trevento.

(68) Céd. núm. 112, 15 julio 1495, los reyes a Gonzalo Fernández de Córdoba.

(69) Céd. núm. 123 y 124, 24 agosto 1495, cartas a Gonzalo Fernández y al veedor y oficiales de contadores.

sabido (...). Porque Gonzalo Fernández sabe bien que Nos mandamos que se pagase a los peones a 25 maravedíes de sueldo a cada uno cada día e no más, que nos paresçe que es harto sueldo para ellos, para la tierra donde están y para las aventuras que tienen» (70).

\* \* \*

Así pues, tanto el conde de Trevento como Gonzalo Fernández actuaron por iniciativa propia, subiendo los sueldos que se pagaban, a menudo sin permiso regio, o antes de que llegara, y los reyes se enteraban con retraso de aquellas enojosas novedades. Además, parece que tampoco consiguieron recibir cuentas detalladas de los pagos, con indicación de alardes hechos, faltas o bajas en el servicio, etc., aunque hay noticia de que se estaban preparando algunas a finales de 1496, de modo que carecieron de medios de control más allá de la confianza delegada en sus capitanes generales.

A los problemas relativos a la cuantía de los sueldos se añadían —ya lo hemos visto— los provocados por el retraso en los pagos. El conde de Trevento pidió, en septiembre de 1495, que se acortaran los plazos de pago, que eran bimestrales, pero los reyes le hicieron ver «la distancia del camino que ay de acá allá y quan trabajosamente se puede llevar el dinero para que pueda ser allá la paga cada mes. Todo lo posible se hará. Vos, contentad a la gente lo mejor que pudieredes, por servicio nuestro» (71). Pero los retrasos en el pago eran mucho mayores, según refleja una carta particular escrita por el veedor Diego de Villalba al secretario Hernando de Zafra cuando la empresa tocaba a su fin, en diciembre de 1496 (72):

«Ya pasa de un año que se deue a los cavalleros' [y hay mucha necesidad de dinero]. 'A los peones se debe medio año y como los ha tenydo Gonçalo Hernandes con palabra: agora mas agora os pagaran. En esta frontera do está se le alçaron unos mill y tomaron vanderá por sy de ser uno con ellos y con los que quedaron, en grand confusyon y grand peligro, y con buenas palabras prometiendoles de haserles pagar los tornó; con este saco los tiene algo asesegados. Aquí se traxeron 5.000 ducados de oro por una çedula de cambio de Roma; vino Alvaro de Torres a recibillos y ya se han hecho 8.400 ducados corrientes de la moneda flaca que el rey hase para dar a los peones porque aya mas, e sy de un ducado se pudieran haser çinco como aquellos, crea vuestra merçed que nos proveyeramos en ello, que, sy Dios no lo remedia y sus altezas nos mandan proveer con dinero, ay harto trabajo. Pues vues-

---

(70) Ced. núm.. 160, 28 febrero 1496. Los reyes a Álvaro de Torres.

(71) Céd. núm. 132, 15 septiembre 1495, los reyes al conde de Trevento.

(72) Archivo de la Casa de Zafra, B-40. 1496, diciembre 23, Nápoles. Ed. en LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *Hernando de Zafra. Secretario de los Reyes Católicos*, Madrid, Dykinson, 2005, pág. 44-45. Diego de Villalba recibió último pago por importe de 40.858 mrs. y finequito por su oficio de veedor en Nápoles el 30 de marzo de 1503, también con gran retraso: Morales, data núm. 2.588.

tra merçed es tan gran servidor y que se le da todo credito, diga su parecer y crea bien lo que digo. Bien creo que el señor Gonzalo Hernandez escribirá con el ansya y pena que tiene y preso con la gente que mas se sostienen de palabras, que nunca los naçidos hisieron tanta guerra syn dinero y syn ser pagados tantos días. Aquí estamos hasyendo las cuentas que su alteza enbió a mandar y vuestra merçed escribió. Hemos detenydo algund día en ellas por lo de la carena de la carraca que llega al pie de siete mill ducados, pero presto se dará conclusión en ellas y se enbiarán con el primero mensajero çierto que vaya».

La misiva de Villalba denuncia, pues, la situación penosa de unas capitanías de caballería que llevaban sin recibir paga más de un año, de unos peones al borde del amotinamiento, con seis meses sin paga, y del continuamente pospuesto carenado de la carraca real, capitaneada aún por Íñigo de Artieta, por fin presupuestado y a punto pero con un costo —7.000 ducados ó 2.625.000 mrs.— que casi igualaba el precio del buque dos años y medio atrás, cuando los reyes compraron sus dos terceras partes, por lo que tal vez no merecía la pena llevar a cabo aquella reparación cuyo importe se estimaba en mayo de 1495 en sólo 1.500 florines (algo menos de 400.000 mrs.) (73).

Fundir 5.000 ducados de oro de buena ley para acuñar «8.400 ducados corrientes de la moneda flaca que el rey hase para dar a los peones porque [h]aya más», como escribe el corresponsal de Hernando de Zafra en diciembre de 1496, venía a continuar un modo de hacer habitual desde el comienzo de las operaciones, aunque la depreciación de la «moneda flaca» respecto al oro había aumentado mucho, a tenor de este dato, desde que en enero de 1495 preveían los reyes que «algunos se podrán quejar diciendo que lo que han cobrado en moneda de la isla no vale tanto fuera», y tenían la intención de pagar con piezas de oro y plata; pero no se hizo así (74), sino que ordenaron que la moneda se recibiera «al precio como allí vale» y en dinero siciliano de «picholes», no en oro o, como máximo, mitad y mitad, valorando el ducado a 25,3 «carlines» y no a los 26,5 que valía oficialmente (75). El florín de Sicilia, por su parte, equivalía a 180 mrs., mientras que el aragonés de oro valía 265. La moneda de Calabria tenía incluso de menor precio que la siciliana, por lo que «la gente se agrauia», pero los reyes siguieron ordenando que se pagara en moneda de la tierra donde se iba a gastar (76).

Es comprensible que actuaran así, si se tiene en cuenta que el oro estaba más valorado en Castilla que en Italia, aunque el costo del ducado de oro puesto en Italia era de 400 mrs, y no los 375 que valía en Castilla (77). El

---

(73) Céd. núm. 77, relación de gastos hecha en mayo de 1495.

(74) Céd. núm. 11, 31 enero 1495, los reyes al conde de Trevento.

(75) Céd. núm. 74 y 76, cartas de los reyes de 5 mayo 1495.

(76) Céd. núm.. 112, 15 julio 1495, los reyes a Gonzalo Fernández.

(77) Céd. núm. 79: el ducado se valoraba en Sicilia por el equivalente de 394,5 mrs. Ced. núm. 178 y 189, 11 noviembre 1496, 19 enero 1497: el ducado se cotiza en Roma a 400 mrs.

diferencial de precio del oro enjugaría el costo de los «cambios», al menos en parte; además, en Sicilia y Nápoles los ducados de oro se trocaban por ducados «corrientes», ganando en la operación un 12.5 por 100, o más si el trueque se hacía por moneda menuda, como en diciembre de 1496 (78). Estos manejos, unidos al retraso en el pago, anulaban cualquier mejora que hubieran podido suponer los aumentos de sueldo y provocaban el descontento de unas tropas que, sin embargo, cumplieron sus obligaciones: «que nunca los nacidos hisieron tanta guerra syn dinero y syn ser pagados tantos días».

### Las remesas de dinero

La improvisación en el acopio de recursos financieros fue mayor en los primeros momentos, ante una situación que se precipitó cuando todavía no estaba suficientemente prevista la respuesta militar, y hubo que allegar con urgencia el dinero necesario para saldar deudas anteriores y pagar los gastos de la armada en los primeros meses, entre octubre de 1494 y enero de 1495, apelando a diversos procedimientos para que el organizador de la operación, que era don Juan Rodríguez de Fonseca, pudiera llevarla a cabo.

Como primera providencia, hubo que recuperar la «armada de Vizcaya» para el servicio regio, a fin de integrarla en la fuerza naval que los reyes querían enviar a aguas de Sicilia y Nápoles. He aquí el resumen de gastos e ingresos calculados para comenzar aquellas operaciones (79):

### Gasto

«Armada de Vizcaya»

- |  |                |
|--|----------------|
| • Debido hasta el 14 de julio de 1494, en que fue despedida                  | 2.205.000      |
| • Resto debido a Íñigo de Artieta por la compra de dos tercios de la carraca | 1.000.000      |
| • Nueva contratación y pago a los barcos de la armada, de 20.08 a 31.12.1494 | 3.620.000 (80) |

---

(78) Céd. núm. 163, 11 marzo 1496: 900 ducados «corrientes» de a 21 sueldos y 4 dineros equivalen a 800 de oro.

(79) CMC leg. 1876, publ. A. LADERO GALÁN y M. A. LADERO QUESADA, «Ejércitos y armadas...», doc. 2, pp. 74-76. También, a partir de otra versión, en *Colección Documental del Descubrimiento...*, núm. 248.

(80) Céd. n. 1, Madrid, 19 octubre 1494. Los reyes escriben a don Juan de Fonseca en respuesta a su carta del 13 de octubre en la que manifestaba su falta de dinero para pagar a la «armada de Vizcaya», cuyos capitanes pedían seis meses o al menos cuatro y medio de paga adelantada. Le informan de las medidas que toman enviando cartas ese mismo día para allegar dinero con el que pagar hasta fin de año. Le ordenan que envíe tres naos a la costa de Granada para «pasar los moros» y que la carraca y el resto de la armada vaya a Alicante para reunirse con el conde de Trevento y continuar viaje. El pasaje de musulmanes granadinos a la costa norteafricana gratis o a bajo precio durante tres años formaba parte de lo capitulado cuando se entregó la ciudad de Granada

FUERZAS NAVALES Y TERRESTRES DE LOS REYES CATÓLICOS EN LA PRIMERA...

Siete carabelas 'que los reyes mandaron armar', de 20.10.1494 a 20.01.1495	1.050.000
Once carabelas más y dos naos (conde de Palatino y Martín de Diáquez), «contando las dos naos por cinco carabelas así en toneladas como en gente», de 1.11.1494 a 31.01.1495	2.400.000
Sueldo del conde de Trevento, capitán general de la armada, a razón de 1.000 doblas por año, de 15.10.1494 a 15.01.1495	91.250
Gasto previsto para las cuatro carabelas enviadas a las Indias	2.500.000 (81)
Total	12.876.250

«Cómo se cumple la dicha paga»  
(dinero reunido por Rodríguez de Fonseca)

Enviado por los reyes con Jimeno de Briviesca	2.000.000
Dinero prestado por el comendador mayor, enviado por los reyes con el comendador Lorenzo Méndez	3.000.000
Parte de los cinco millones prestados por don Pedro Puertocarrero, enviado con el comendador Diosdado	3.000.000 (82)
Renta de las almadrabas de Cádiz de 1494	440.000 (83)
Los inquisidores de Sevilla han de entregar a Fonseca de «ciertas penitencias ... que avían de tener cobrados para el día de Sant Miguel que pasó» [29 septiembre]	3.000.000

(81) He preferido incluir este asiento, aunque no se refiera a la armada de Nápoles, para no alterar la presentación de la estimación de gastos e ingresos de aquellos meses, y por su interés, puesto que se refiere a las carabelas del viaje de Antonio de Torres a La Española en el otoño de 1494, también preparado por Fonseca (Véase SAGARRA GAMAZO, Adelaide: *Burgos y el gobierno indiano: la clientela del obispo Fonseca*, Burgos, Caja de Burgos, 1998, pp. 68-71). El gasto se describe así: «En el primero memorial que se envió a don Juan de Fonseca se pusieron por el despacho de las ocho carabelas que sus [altezas] mandaron yr agora a las Yndias, 2.272.742 mrs., y demás de aquello se pusieron otras 227.258 mrs. para conplir lo que sus altezas enbieron mandar que se enbiase al Almirante e a frey Buyl e que se diese a Torres, e para otras cosas, que son todos 2.500.000 mrs., y aunque sus altezas mandaron que después fuesen no mas de quatro carabelas por agora, porque se acrescentó que el dicho don Juan ovo de conplir con lo que se devía de los que fueron primero a las Yndias e con la compra de los navíos que hizo el Almirante, ponense por agora aquí todos los dichos dos quentos e quinientas mill maravedías aunque no se enbieron más de quatro caravelas. Hase de ver lo que esto monta»

(82) Céd. núm. 6, 19 octubre 1494: los reyes a don Pedro de Puertocarrero, reclamando esos tres millones, que todavía no ha dado de los cinco que ha de prestar, retraso del que «somos maravillados». Le recuerdan que son para pago de la armada y que el retraso en su partida cuesta ya casi tanto como los tres millones.

(83) «Aunque los atunes no sean acabados de vender, están vendido algunos de ellos fiados» de modo que Fonseca «se podrá aprovechar de esta quantya para cumplir lo que se ovo de comprar para enviar a las Yndias porque mucha parte de ello se pudo comprar fiado». Sobre el régimen de las almadrabas de Cádiz y la parte del producto perteneciente a la corona, véase LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «Las almadrabas de Andalucía (siglos XIII-XVI)», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXC, III (1993), 345-354.

«De la conmutación de las penitencias que se ha de haser en Sevilla e su arzobispado», tomando el dinero adelantado a préstamo entre tanto	2.000.000 (84)
Total	13.440.000 (85)

Se preveía un superávit de 563.750 mrs.; pero, como los ingresos susodichos eran en parte más una estimación o proyecto que una realidad cierta, los reyes enviaron también cartas anunciando una posible petición de dinero a préstamo a una duquesa, tal vez la de Medina Sidonia o bien la de Arcos de la Frontera, a Francisco de Pinelo, mercader y jurado del concejo sevillano, al conde de Cifuentes —asistente real de Sevilla— y a los tenedores de los fondos de la *alhóndiga del pan* del municipio hispalense. Eran otras tantas posibilidades a las que don Juan Rodríguez de Fonseca podría apelar si llegaba el caso (86).

\* \* \*

Cuando la armada del conde de Trevento estaba ya en aguas de Sicilia, en enero de 1495, los envíos de dinero se sucedieron para atender un gasto que se cifró en otros 52.266.895 mrs. hasta final de aquel año en un memorial que da cuenta detallada de cuáles eran los efectivos de la armada y el ejército. Incluyo una transcripción resumida que sirve también como marco para ir presentando las noticias que tenemos sobre las circunstancias de cada envío de dinero, puesto que se añadieron los datos correspondientes a 1496 y primera mitad de 1497. El memorial es útil también para completar o confirmar las noticias que ya se han expuesto sobre la composición y variaciones en la armada y el ejército de tierra y para comprobar los pagos hechos en cada caso en Castilla, antes de la partida (87):

---

(84) Céd. núm. 22, 19 octubre 1494: los reyes recuerdan a los inquisidores de Sevilla cómo los «del nuestro consejo que resyden en el consejo de la Ynquisición» (el arzobispo de Mesina y obispo de Ávila y otros) les han ordenado dar a Fonseca dos millones del dinero de las penitencias recaudadas. Ahora los reyes ordenan que le den tres millones más.

(85) Sin contar 750 ducados (281.250 mrs.) que «deue Yñigo de Artyeta e sus compañeros los del armada de Vizcaya, que están obligados de los pagar de los bienes que tomaron a los judíos que pasauan de Portugal allende, pero no se fase aquí cargo de ellos porque sus altezas han enviado a mandar a don Juan de Fonseca que pague el dicho Yñigo de Artieta los dos terçios de las costas que ha hecho la carraca en reparos de ella después que no gana sueldo por estos dichos dos terçios, e asy mismo ha de pagar las costas que de aquí adelante fiziere que asy gelo han enviado mandar sus altezas por sus cartas, e para ello le dexan estos setecientos e çinquenta ducados, lo qual se pone aquí por relación porque se sepa la razón de esto».

(86) Céd. núm. 3, 4 y 5, todas de 19 octubre 1494. Parece que Fonseca no llegó a pedir estos dineros a préstamo.

(87) CMC, leg. 1876. Publicado por A. LADERO GALÁN y M. A. LADERO QUESADA, «Ejércitos y armadas...», doc. 4, pág. 78-86. Corresponde a Ced. núm. 126. Antes de este «memorial postrimero» se hicieron otras estimaciones provisionales: una a comienzos de mayo de 1495 (Ced., núm. 77 y 79), otra el 28 de junio (Ced., núm. 100 a 102) pero no incluyen los incrementos de sueldo ni el resultado de incidencias ocurridas después, de modo que sus datos se incluyen en la de diciembre o son estimaciones previas que no resultaron correctas. Así, el gasto total hasta fin de 1495 se estimaba en mayo en 46.632.432 mrs., seis millones menos que en el memorial de diciembre, y a fin de junio en 45.311.754.

*Memorial postrimero que se hizo de lo que se debe al armada e la gente de cavallo e de pie que está en Seçilia con todos los gastos estraordinarios que alla se hazen hasta fin de diciembre de XCV. Relaçion breue de todo lo que es menester para el armada e para la gente de cavallo e de pie que está en Çeçilia y en Nápoles por mandado del rey e de la reyna nuestros señores, contando desde el dia que partyeron hasta en fin del mes de deziembre deste año de noventa e çinco, lo qual es según que adelante dirá, en esta guisa.*

## Gasto

### *Armada de la mar*

1. Una carraca y 24 naos y carabelas, con 1.861 personas a bordo. Despachadas por el obispo de Badajoz [don Juan de Fonseca] en Sevilla, pagadas por tres meses. Se han de pagar por otros tres meses. Se señala que el plazo de estos tres meses 'cunple a diversos tienpos porque a diversos tienpos començaron a servir segund se contiene en el memorial del obispo', además, 'ha faltado mucha gente en diversos tienpos y algunos navíos que no sirvieron, espeçialmente los que se perdieron en la mar, y otras faltas de gentes que ovo, segund lo han de enviar por relaçion el veedor y ofiçiales de contadores que allá están'. No obstante, se presupuesta el pago completo, incluyendo lo que 'ovieron de aver el conde de Trevento e los otros capitanes' 5.607.030

2. Se debe 'a la dicha gente', sin descontar faltas 'e aviendo tomado el conde de Trevento otros navíos en lugar de los que se perdieron', 'contando desde los dias que se cunplieron los dichos tres meses fasta el día de Santa María de agosto de este año [15 de agosto], al preçio que de aquí fue ygualado' 7.250.930

3. 29 naos y carabelas que fueron con Gonzalo Fernández de Córdoba, 'pagadas por çiertos tienpos, e devenseles hasta el día de Santa María de agosto de este año' 3.951.950

4. 'No se pone aquí en cuenta las otras naos que fletó Gonçalo Fernandes porque no ovieron de servir más de hasta ponerle en Seçilia, e aquello pagó él de un quento de maravedíes que de aquí se le enbió'.

5. Las cuatro naos de 'Iohan Lopes de Çarauz e Hortuño de Arana e Galaz de Leguiçamon e Pedro de Biluao', fletadas el 1 de mayo de 1495 y ya pagadas por tres meses, por García de Cotes, a un coste de 546.710 mrs. al mes (88). Se les ha de pagar quince días, de primero a quince de agosto. 273.355

---

(88) Ced. núm. 63 y 65, 31 marzo 1495, los reyes anuncia a Cotes el envío de 1.865.000 mrs. con el contino y comendador Lorenzo Méndez para que empiece a pagar los fletes por tres meses; lo que sobre, para pago de la artillería que se ha fabricado.

6. 'Escrivieron sus altezas muchas veces al conde de Trevento que escoja los navios que le parezca de esta armada en que aya en ellos 3.500 personas poco más o menos', que ganan cada mes 3.500.000 mrs., incluyendo 'la costa de los capitanes e suya' [del conde]. Los cuatro meses y medio desde Santa María de agosto hasta fin de diciembre cuestan 15.750.000 mrs., teniendo en cuenta que el conde 'avía fecho çierto acreçentamiento en el sueldo de la gente del armada segund de yuso está contenido e para esto quería despedir del flete quatro naos porque lo que aquellas avían de ganar sería para ayuda del creçimiento del sueldo'. 15.750.000

7. El conde de Trevento propone acrecentar el sueldo del marinero a 2 ducados al mes y el del hombre de armas a 1,5 ducados, desde primero de junio, a las 3.500 'personas que andan en el armada. Son siete meses a 645.000 mrs. al mes: 4.515.000 mrs. en total. A descontar 200.000 mrs. por las cuatro naos hasta 15 de agosto pasado, pues hasta entonces no habían llegado a Sicilia'. 4.315.000

8. 'Para la carena que ha de hazer la carraca, de la parte de sus altezas'. 265.000

9. Salarios del veedor, oficiales de contadores, escribano y pagadores, hasta final de 1495, contando con que Álvaro de Torres sólo cobra su salario de 50.000 mrs. al año desde 7 de abril de 1495, fecha en la 'que partió de Madrid' 250.000

#### **«Gente de cavallo e de pie que ha de estar en la tierra con Gonçalo Fernandez»**

1. Quinientas 'lanzas' de diversas capitanías de las Guardas, 'que llevó Gonçalo Fernandez', incluyendo el sueldo de los capitanes. Se les pagó hasta fin de abril de 1495. El sueldo de otros ocho meses, hasta fin de año, asciende a 5.474.528 mrs., más otros 492.000 para reposición de caballos muertos o inutilizados 5.966.130

2. Gonzalo Fernández acrecentó el sueldo de cada 'lanza' en 12 mrs. diarios desde primero de julio, lo que monta, hasta fin de año 1.080.000

3. Quinientos peones que fueron con Gonzalo Fernandez, 20 mrs. diarios de sueldo cada uno desde primero de abril, en que embarcaron, hasta primero de julio en 'que les crecieron el sueldo'. Son 300.000 mrs. al mes. Gonzalo Fernández les había pagado dos meses 'a la partida'. Resta el pago de junio (300.000). Desde primero de julio se les acrecienta el sueldo en 10 mrs. al día, de modo que seis meses, hasta fin de año, son otros 2.700.000 3.000.000

FUERZAS NAVALES Y TERRESTRES DE LOS REYES CATÓLICOS EN LA PRIMERA...

4. Se habían de enviar de Galicia y Asturias otros 1.300 peones. Embarcaron 1.200 'en las quatro naos postrimeras', pero se fueron muchos en Cádiz y Alicante, de modo que quedaron 350 ó 400 peones. Álvaro de Torres les 'pagó al tiempo de embarcar a cada uno' 1.050 mrs., correspondientes a 40 días de sueldo desde primero de abril. [El memorial afirma también que habían cobrado otros 1.800 de los 10 mrs./día durante seis meses que se repartieron por vía de Hermandad pero, como luego veremos, esto no es cierto] Se cuenta a cada uno por 25 mrs. al día hasta fin de julio, en que llegaron a Sicilia; de ahí en adelante se les paga igual que a los otros peones que tiene Gonzalo Fernández, es decir, 30 mrs. al día, lo que supone 4.500 mrs. más a cada peón hasta fin de año. En suma, cada peón, de los 400 que se computan, ha de recibir 7.500 mrs., de los que se le han anticipado 2.850 [sólo recibieron 1.050]. Restan 4.650 mrs., que suman, en total 1.860.000

5. Gonzalo Fernández de Córdoba ha de cobrar el 'mantenimiento' de mil ducados anuales que le asignaron los reyes, descontados los 90.000 que ya recibió adelantados cuando partió de la corte el 15 de diciembre de 1494 285.000

6. Gonzalo Fernández pagó dos meses, desde primero de junio, a los 215 peones que están en las fortalezas de Cotrón y de La Mantra y del Chillo, y a los que están en la fortaleza de Rigal o Rijol. Son 941 ducados y 5 carlines. Escribió al virrey de Sicilia para que le enviara dinero para este pago, y además ha de cobrar las rentas de los lugares que estén o estarán bajo su control en el reino de Nápoles. Sin embargo se hace aquí cuenta del pago de los peones de las fortalezas, a 500 ducados al mes, que son 3.500 ducados en siete meses 1.312.500

'No se pone aquí cosa alguna para lo que Gonzalo Fernandez escriue que es menester para la munición que se deue hazer en la fortaleza de Rijol e para lo que es menester de gastar en el fortaleçer de las otras fortalezas que tiene Gonzalo Fernandez, porque en las faltas de la gente e de los navíos avrá para esto e para mucho más'.

Total del cargo a pagar hasta fin de 1495 52.266.895

[Provisión de fondos en 1495]

«Lo que se ha proveydo por sus altezas para en cuenta de esto, es lo siguiente»:

1. Un 'cambio' que llevó Nuño de Ocampo, emitido por el escribano de ración del rey [Luis de Santángel], de 6.133 ducados, a cobrar en Sicilia 2.300.000 (89)

---

(89) Ced. núm. 8, 31 enero 1495. Figura en la enumeración de dinero disponible que los

2. Del gobernador de la cámara regia de Sicilia, mosén Juan de Cárdenas, a cuenta de 2.000.000 que libró en él la reina, 'que lo avía de rezebir de la ropa de los judíos', 905 ducados. además, con cargo a este ingreso tenía ya Ocampo otros 1.000 que prestó el maestre racional, a recobrar de lo que se obtuviese de dicha 'ropa de los judíos'. Total recibido 739.375 (90)
3. Un 'cambio' enviado por el rey en Luis de Juan Sánchez, recaudador y tesorero de Sicilia. 30.000 florines 5.400.000
4. un 'cambio' enviado por la reina, en el maestro secreto de la cámara de Sicilia. 19.000 fl. sicilianos (a 180 mrs. el florín) 3.420.000
5. Un cambio del tesorero del rey, Gabriel Sánchez, de 22.827 fl., 4 tarines, 14 granos de moneda de Sicilia. Entregado a Gonzalo Fernández antes de partir, para el pagador Nuño de Ocampo, que lo hizo efectivo en Sicilia, pagado por Luis de Juan Sánchez 4.118.000 (91)
6. Otro 'cambio' del tesorero del rey en Luis de Juan Sánchez, recaudador real en Sicilia, a pagar a mediados y a fin de agosto en Sicilia 2.480.000
7. Otra 'cédula de cambio' del tesorero Gabriel Sánchez, para pago por mitad a fin de octubre y a fin de diciembre en Sicilia, por Luis de Juan Sánchez, de otros 5.654.000 (92)

---

reyes hacen a Ocampo (2.300.000 mrs.) y mencionan también las siguientes partidas de esta relación (núm. 2, 3 y 4).

(90) Referencia a las libranzas y al préstamo en Ced. núm. 14 a 20. Los reyes apelaron a este recurso extraordinario que procedería de la venta de los bienes muebles (la *ropa*) de los judíos expulsados en 1492, ya confiscados para la cámara regia, al igual que había sucedido en Castilla, y seguramente por el mismo motivo, que sería el intento de sacar bienes fraudulentamente; también se contraría con otro dinero, el de la «conpusyçion de los judíos que fueron expulsos». La Reina estimaba que se dispondría así de 1.000 ducados y otros 19.000 florines en moneda siciliana (equivale a 3.975.000 mrs.), y dio las órdenes precisas para recaudarlos, pero, en definitiva, sólo se obtuvo una parte pequeña de aquella suma, los mencionados 739.375 mrs. Para las confiscaciones y ventas en Castilla, LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «Después de 1492: los bienes e debdas de los judíos», en *Judaísmo Hispano. Estudios en memoria de José Luis Lacave Riaño*, Madrid, CSIC, 2002, pp. 727-747.

(91) Ced. núm. 71, 15 abril 1495, carta del secretario real Fernán Álvarez de Toledo a Gonzalo Fernández informándole sobre el envío de este «cambio» y del de 1.000.000 mrs. para el pago de los peones, pero este último no aparece en esta relación. Forman parte de él los pagos de «socorro» por importe de 430.000 mrs. citados en núm. 8, según se lee en un memorial de 15 junio 1495 (Ced., núm. 121).

(92) Ced. núm. 80 a 87. Morales, data núms. 19 y 206. Los «cambios» facilitados por el tesorero Gabriel Sánchez en los núm. 5, 6 y 7 de esta relación ascienden a 12.600.000 mrs., aunque en el de agosto dejó de pagar 347.000. Los reyes dieron salvoconducto para que pudiesen salir de Castilla sin trabas aduaneras 6.600.000 mrs. y especificaron al tesorero cómo se le devolvería aquel dinero mediante libranzas sobre tesoreros reales castellanos, a los que escribieron al respecto:

8. Pagó Gonzalo Fernández en Cartagena por algunos «socorros» que hizo a los de la armada que transportaba a sus tropas 430.000 (93)

9. El arzobispo de Granada, fray Hernando de Talavera, dio a Pedro Fernández de Madrid, para gastos del armada de Gonzalo Fernández en Cartagena 350.000 (94)

10. Álvaro de Torres recibió en Madrid para socorrer a los peones de Galicia y Asturias, 1.560.000 mrs., y pagó a cada uno 1.050 mrs, 'e no fueron mas de nuevecientos peones de Galizia aunque él diga otra cosa, que asy lo enbieron por fe el governador e Juan de la Hoz e Serna, ofiçial ante quien se pagaron', y 298 peones de Asturias, que son en total 1.198 peones, de modo que pagó 1.257.900 mrs., y restan en su poder 202.200 (95) 1.560.000

11. Han de recibir los pagadores Nuño de Ocampo y Álvaro de Torres todo lo que monte la décima de Sicilia de este año, salvo las costas (96). 14.000 florines de Sicilia en total (a 180 mrs. cada uno) y, si no llega a esta cifra, que se tome prestado hasta alcanzar la suma de lo que valió la décima en años pasados, que son 2.520.000

12. Se enviaron desde Burgos con el contino Juan Ram, 2.000.000 'para que los diese a la muger [doña Beatriz] del visorrey de Seçilia [mosén Juan de Lanuza] para que los llevase a Seçilia [en su viaje a la isla], y porque la halló partida llevolos a Valençia a dar a Alonso Sánchez', lugarteniente del tesorero general, que los envia por 'cambios' a Sicilia 2.000.000 (97)

---

• Librados en el tesorero Juan de Morales, en 'lo extraordinario' 6.633.870 de ellos, 4.750.000 en la primera paga de la décima de nuestros reinos de Castilla, que es enjunio. 1.883.870 m. en la segunda paga, a fin de diciembre.

• Librados en Alonso Gutiérrez de Madrid, tesorero general de la Hermandad 4.741.998 dará a fin de abril 130.666 'para la pérdida de los caballos'. 1.087.500 a mediados de junio (importe de la paga bimensual de 400 'lanzas' y 120 espingarderos). 1.087.500 a mediados de diciembre. 130.666 a fin de diciembre para la pérdida de los caballos. (Datos complementarios en Ced. núm. 85 a 87)

• Librados en el tesorero Ruy López 1.224.132 dará 33.333 a fin de abril para la pérdida de los caballos. 140.516,5 a mediados de junio. 314.366 a fin de agosto. 281.033 a fin de octubre. 314.367 a fin de diciembre. 140.516,5 a fin de enero de 1496.

Le aseguran en pago en la corte, a los plazos previstos, en moneda de Castilla. Cauciones en caso de retraso o incumplimiento.

(93) Ced. n 121, memorial de 29 junio 1495: Gonzalo Fernández recibió 1.000.000 mrs. en Castilla para pagos. Dio 480.000 para «socorros» de la armada en Cartagena. Había pagado 680.000 a los peones.

(94) Ced. núm. 121.

(95) Ced. núm. 91, así se lo recuerdan los reyes al propio Álvaro de Torres en carta de 27 junio 1495.

(96) Los reyes informan de esto al virrey de Sicilia, al conde de Trevento y a otras autoridades en cartas de 28 junio 1495 (Ced. núm. 94 y 96 a 98)

(97) Ced., núm. 103 a 110, misivas reales de 30 de junio y 10 de julio de 1495 organizan-

13. 'Se enbiaron con el vergantín que agora a la postre fue que partió a 15 de julio dos cambios del thesorero del rey [Gabriel Sánchez] e del escrivano de raçion' [Luis de Santángel], de 16.666,66 florines de Sicilia, a 180 mrs. el florín 3.000.000 (98)

14. Tarazona, 3 de septiembre de 1495. Los reyes envían con su contino Juan Ram, 6.000.000 a Alonso Sánchez, lugarteniente del tesorero general para que los envíe de Valencia al reino de Sicilia con Lorenzo de Zafra o con Juan de Lezcano, cualquiera de ellos, el que venga con las carabelas, para 'el gasto de la gente que allá está en serviçio de sus altezas'. Librados en Juan de Morales, tesorero de lo extraordinario a 3 de agosto de 1495. 6.000.000 (99)

15. Tarazona, 30 de septiembre. Se envían con Jorge de Vitoria, repostero de estrados, otros dos millones que dio el tesorero Morales, a Alonso Sánchez, en Valencia, que los hará llegar a Nápoles para pago de la gente del armada, utilizando las dos carabelas que de allí han de venir, las de Lorenzo de Zafra y Lezcano (100). 2.000.000

16. Tarazona, 8 de octubre. Carta a Alonso Sánchez para que cobre un millón de Luys de Valera y Juan de Valera, tesoreros de la cruzada de los

---

do este envío y avisando de él a todos los interesados, incluyendo a doña Beatriz y a los aduaneros castellanos y catalanes. Entregó los dos millones a Juan Ram el tesorero castellano «de lo extraordinario» Juan de Morales, en moneda de oro: 4.624 ducados, 571 «castellanos» (entre ellos 23 «enriques» viejos), tres «nobles de la rosa» y dos reales castellanos de plata. También en Morales, data, núm. 6.

(98) También en Morales, data, núm. 18. Al llegar a este punto, se hace un balance de los envíos de dinero (32.710.475 mrs.) y de lo que falta para cubrir el gasto previsto hasta fin de 1495 (19.556.420 mrs.) y se enumeran diversos «remedios» para ayudar a conseguirlo:

1. 347.000 mrs. que faltaron del 'cambio' de 2.827.000 enviado para fin de octubre
2. 'Se ha de ver lo que ay de faltas en la gente y en los navíos'
3. 'Lo que ha reçebido e reçibiere Gonçalo Fernandes de la renta de los lugares que tyene e toviere'
4. 'Lo que oviere reçibido o reçibiere del visorrey de Seçilia'
5. 'Todas las otras cosas que aquí van contadas por entero, se ha de averiguar lo çierto de ellas'

(99) También en Morales, data núm. 23. Llevó el dinero Juan Ram a Valencia para que Alonso Sánchez, hermano y lugarteniente del tesorero del rey, los enviara a Sicilia por «cambios», según misiva real a Sánchez de 15 septiembre 1495 (Ced. núm. 131), pero éste no encontró banqueros dispuestos a aceptar el «cambio» y los reyes ordenaron que el dinero se embarcara en Valencia, en las carabelas de Lorenzo de Zafra y Lezcano. Estos dos capitanes no figuran en la relación de navíos de la armada del conde de Trevento. Debían realizar labores de enlace y correo con sus carabelas. El 18 de octubre los reyes escriben a Zafra para que se haga cargo del dinero y vaya a Nápoles con una de las dos carabelas, puesto que ha enviado la otra a 'Collibre' y con la nao de Pedro de Elorriaga, que se fleta para ello en Valencia, y vuelva lo antes posible de Nápoles a Valencia con 'las cartas de recaudo que del dicho Alonso Sánchez sabréis' (Ced. núm. 141 a 143..

(100) Céd. 137 a 139, 30 septiembre 1495. Morales, data, núm. 46 y 47.

reinos de Aragón y Valencia y de Cataluña, para enviar a Sicilia junto con los otros dineros 1.000.000 (101)

17. Almazán, 22 de noviembre. Se entregan tres cédulas reales a Sancho Ruiz «el del tesorero Grauiel Sanchez», una para que Alonso Gutiérrez de Madrid, tesorero general de la Hermandad, entregue a Alonso Sánchez ocho millones de maravedíes puestos en la villa de Requena, para paga de la armada y gente que está en Nápoles. Otra para que Sánchez envíe el dinero a Nápoles. La tercera para que los aduaneros dejen pasar el dinero de Requena a Valencia. 8.000.000 (102)

18. Almazán, 23 de noviembre. El tesorero «de lo extraordinario» Juan de Morales da, por orden real, a Sancho Ruiz, dos millones, para que los lleve a Valencia y de allí se envíen a Nápoles para pago de la gente y armada 2.000.000 (103)

Total enviado en 1495.... 52.971.375

*[Provisión de fondos en 1496] (104)*

19. Tortosa, 20 febrero 1496. El tesorero Morales da, por orden real, cuatro millones a Villaplana, mozo de cámara del rey, para que los lleve a Valencia, los entregue a Alfonso Sánchez, y se envíen a Nápoles: 2.500.000 a Nuño de Ocampo para pago de la armada y 1.500.000 a Álvaro de Torres para el pago

---

(101) Esta carta en Ced. núm. 140. Daría la orden a los receptores el obispo de Salamanca, comisario apostólico de la santa cruzada.

(102) Céd. núm. 144 y 145

(103) Tal vez corresponde a Morales, data núm. 137 pero, según esta fuente, el portador del dinero fue Miguel de Araso, repostero de camas del rey. Por otra parte, hay noticia de un envío algo posterior desde la corte que, seguramente, fue un medio de compensación y no dio lugar a «cambio» enviado a Nápoles: el 13 diciembre 1495, los reyes escriben a Alfonso Sánchez anunciándole el envío que le hace el tesorero Juan de Morales, con el repostero de estrado Jorge de Vitoria, de 2.024.424 mrs. en cambio de otros tantos que Sánchez devuelve porque se los han ido enviando en monedas «que no aprovechan para las enviar a Nápoles» (doblas castellanias, enriques viejos, doblas hacenes, 'justes', reales), donde sólo emplean ducados y 'castellanos' (Céd. núm. 146 y 147. Morales, data núm. 152).

(104) Céd. núm. 129 y 148: relación de dinero enviado de Valencia a Nápoles que corresponde a las últimas partidas de dinero de 1495: Lorenzo de Zafra llevó 22.785 ducados (8.544.375 mrs.), de los que dio 10.000 al pagador Álvaro de Torres y 12.785 a Ocampo (Céd. núm. 151 a 153, orden del conde de Trevento, 13 diciembre 1495); en diciembre, la nao de Pedro de Aldoya y su yerno Martín Pérez llevó otros 11.839 ducados y 3.900 «castellanos» (6.306.475 mrs.). Alonso Sánchez envió dos cédulas de cambio a Luis Sánchez, en Sicilia, de 2.000.000 mrs. y 12.000 florines de Sicilia 'de moneda de picholes' equivalente a 2.160.000 mrs.. El viaje de Lorenzo de Zafra a Nápoles y retorno, con una carabela y 60 tripulantes, costó 275.000 mrs., correspondientes a cuatro meses y 25 días, a 950 mrs/mes cada uno (Morales, data, núm. 203, pago final en Tortosa, 9 febrero 1496, sin duda al regreso del viaje).

de la gente de a caballo y de pie 4.000.000 (105)

20. Tortosa, 2 de marzo. Orden al tesorero de la Hermandad, Alonso Gutiérrez de Madrid envíe a Alonso Sánchez, para la paga de la gente que está en Nápoles con Gonzalo Fernández, el plazo a que está obligado en febrero 1.087.500 (106)

21. 800 ducados de oro, por 900 ducados corrientes de a 21 sueldos y 4 dineros, tomados a cambio por el conde de Trevento en Nápoles de los herederos de Ambrosio de Espanoche en Nápoles. 'Los cuales dichos ducados fueron remitidos a pagar por letra de cambio del dicho conde al tesorero Grauiel Sánchez para que los diese e pagase a Jacobe Bernegal, mercader de Barcelona'. Sánchez los pagó y los reyes, a su vez, se los libraron sobre el tesorero Juan de Morales 300.000 (107)

22. A principios de 1496, el conde de Trevento despidió 'çiertos nauios del armada' (108). Los reyes enviaron un correo desde Tortosa (24 marzo 1496) al obispo de Badajoz, para que entregara dos millones quinientos mil, con objeto de hacer el 'feneamiento de cuenta' a dichos navíos. El dinero procede de los 'jubileos' de los arzobispados de Sevilla y Granada y de los obispados de Jaén, Córdoba y Badajoz 2.500.000

23. Tortosa, 6 abril 1496. Envía el escribano de ración dos libramientos reales a Alonso Sánchez, uno a Alonso Gutiérrez de Madrid, de 1.087.500, que ha de pagarlos a mediados de abril, y otro al tesorero Ruy López, de 300.000. Han de pagarlos 'puestos en Requena' (aduana de Castilla con Valencia) y Sánchez recibirlos allí y enviarlos de Valencia a Nápoles 1.387.500 (109)

24. [Tachado. Nota al margen: 'no se llevó este dinero']. Almazán, 4 mayo. El tesorero Juan de Morales entrega, por orden real, a Iñigo López de Padilla, 5.000.000 para llevar a Alonso Sánchez, que los ha de enviar a Nápoles (110).

25. Almazán, 14 de junio. Envío el secretario real Fernán Álvarez de Toledo a Roma, al embajador de los reyes Garcilaso de la Vega, tres letras de

---

(105) Céd. núm. 154 y 155. Morales, data núm. 214.

(106) Céd. núm. 161 y 162

(107) Céd. núm. 163. Orden de los reyes a Juan de Morales de 11 marzo 1496. Morales, data, núm. 242.

(108) Céd. núm. 157, 28 febrero 1496: los reyes ordenan al conde de Trevento que proceda a la reducción de la armada. núm. 159: ordenan al pagador, veedor y contadores de la armada el envío de relación de navíos y tripulaciones, tiempos de servicio, faltas, etc. (a esto responde la renación contenida en Céd. núm. 156).

(109) Céd. núm. 164, 165 y 166, órdenes reales a Gutiérrez de Madrid y López de Toledo; aviso de las libranzas a Alonso Sánchez.

(110) Céd. núm. 167

cambio. Una de Fernán Álvarez librada en Francisco Lomelín, banquero de Roma, y su compañía, de 12.000 ducados, otra de Pantaleón Ytaliano en Batista Lomelín, banquero de Roma, de 3.000 ducados, y otra de Francisco Palomar en Esteban Zimache, banquero de Roma, de 5.000 ducados. Son 20.000 ducados (7.500.000 mrs.) que los reyes envían para que los reciba Garcilaso y envíe 5.000.000 al conde de Trevento y los otros 2.500.000 a Gonzalo Fernández de Córdoba, para pago de la armada y de la gente de tierra, respectivamente. Con el costo del envío de los cambios, el gasto fue de 8.000.000 (a 400 mrs. el ducado), librados en el tesorero Juan de Morales (que dio 4.8 millones a Francisco Pinelo, 2 a Francisco Palomar y 1,2 a Pantaleón Ytaliano, respectivamente, por cada letra). Sólo se anota aquí el neto 7.500.000 (111)

26. Almazán, 29 junio. Orden real al tesorero Juan de Morales para enviar a Alonso Sánchez, en Valencia, por medio de Jorge de Vitoria, dinero para pagar dos cambios del conde de Trevento de 700 y 354 ducados 395.250 (112)

27. Almazán, 29 junio. El tesorero Morales envía por medio de Pedro Coscollan, de la tesorería del rey, a Galcerán Beltrán, escribano del rey, en Barcelona, para pagar dos cambios del conde de Trevento, de 800 y 535 ducados 441.526 (113)

28. 'Aquí se han de asentar otros cambios que el conde de Trevento ha enviado a pagar al rey y a la reyna nuestros señores y al thesorero Grauiel Sánchez y a otras personas que no tiene Hernand Álvarez la razón de ellos y tyenela Fernando de Çafra'.

29. Burgos, 19 noviembre. Envió el secretario real Fernán Álvarez con un correo una cédula de cambio de Pantaleón y Martín Çenturión, de 20.000 ducados, por los cuales mandaron dar los reyes ocho millones (a 400 mrs. el ducado), para que dichos ducados los pagara en Roma Francisco Lomelín y compañía a Garcilaso de la Vega y éste los dé a Nuño de Ocampo y Álvaro de Torres, pagadores de la armada y gente de tierra respectivamente (12.500 a Torres y 7.500 a Ocampo) 8.000.000 (114)

---

(111) Céd. núm. 168, orden real de 12 junio 1496. De este dinero, 1.200.000 fue facilitado por el tesorero de la Hermandad, Alonso Gutiérrez de Madrid (Céd., núm. 198, orden real de 14 junio 1496). Noticia del envío al conde de Trevento, Gonzalo Fernández, etc. en misivas reales de 12 junio 1496 (núm. 168 a 173). Morales, data, núm. 412, da cuenta del 'cambio' de 12.000 ducados del secretario Fernán Álvarez indicando que lo dio 'a cambio' para Sicilia Francisco Pinelo.

(112) Céd. núm. 175. Morales, data núm. 443.

(113) Céd. núm. 176. Morales, data núm. 442. Son ducados de a 21 sueldos y 2 dineros de moneda de Barcelona que, reducidos a ducados de oro de a 24 sueldos, son 1.177,33 ducados y 26 mrs., esto es, los 441.526 mrs. anotados.

(114) Noticia en Céd. núm. 178 y 179, 11 noviembre de 1496, los reyes al conde de Trevento y a Gonzalo Fernández de Córdoba, y núm. 183 a 185, y núm. 189, 19 enero 1497, carta de los reyes a Gonzalo Fernández, anunciando el envío del «cambio» a Roma por importe de 7.500 ducados que, estimados a 400 mrs. cada uno, son 3.000.000. Morales, data, núm. 816.

30. Los reyes ordenan al virrey de Sicilia que dé, del dinero de la cruzada de aquel reino, a Álvaro de Torres, la cantidad de 2.600.000

31. Los reyes ordenan al virrey de Sicilia que dé el montante de la décima y subsidio de aquel reino en 1496 a Álvaro de Torres. Se calcula un importe de 14.000 florines de Sicilia, como en años anteriores 2.520.000 (115)

32. Pagos de «fenecimiento de cuenta» hechos en Castilla a algunas personas a lo largo de 1496:

- Pagos hechos por el tesorero Juan de Morales en junio 64.500 (116)
- Pagos hechos por el obispo Rodríguez de Fonseca en diciembre 310.417 (117)

*[Provisión de fondos en 1496-1497]*

33. 5.000 ducados de oro que tomó Garcilaso en Roma y los envió a Gonzalo Fernández para la paga de la gente. Los tomó a cambio en el banco de los Lomelines y libró por ellos 8.500 florines por cédulas dirigidas al secretario Fernán Álvarez para que los pagase a Bernaldo Pinelo. Se libró este pago a Pinelo en las pagas que Alonso Gutiérrez de Madrid está obligado a hacer para las tropas de la Hermandad que están con Gonzalo Fernández correspondientes a febrero y abril de 1497 (cantidad que asciende a 2.252.500). Aquí se contabilizan dos millones, correspondientes a los 5.000 ducados, estimados a 400 cada uno 2.000.000 (118)

34. 4.000 ducados de oro que tomó Álvaro de Torres a cambio en Roma, de los Lomelines, 'por los cuales escribió al thesorero Grauiel Sanchez el dicho Gonzalo Fernández que pagasen 6.400 florines de oro a Benito e

---

(115) Las órdenes regias al virrey de Sicilia para la entrega del importe de la cruzada, décima y subsidio de la isla, en cartas reales de 11 noviembre 1496 (Céd. núm. 180 a 182). núm. 190, 19 enero 1497, carta de los reyes al pagador Álvaro de Torres anunciándole que dispondrá de la décima y subsidio de Sicilia, por importe de 14.000 florines sicilianos (2.520.000 mrs.).

(116) Céd. núm. 174 y 177, órdenes reales de pago de 22 y 28 junio 1496: Pedro Vusa, capitán de la carabela «Santa María», 15.000 mrs. a cuenta de 101.365; Pedro de Avendaño, capitán de carabela, 10.000 a cuenta de 63.452; Juan Pérez de Bermeo, piloto de carabela, 2.000 a cuenta de 22.521; Diego López del Castillo, de la compañía del capitán Martín de San Pedro, 3.000; Pedro de Bilbao, maestre de carabela, 20.000 a cuenta de 121.943; Juan Bonifaz, para los tripulantes de la carabela de Pedro de Bilbao, 8.000 a cuenta de 42.882; Francisco Hidalgo, capitán de la «nao de Almería», 6.500 a cuenta de 41.331,5.

(117) Céd. núm. 186 a 188, órdenes reales de pago de 14 diciembre 1496. Ortuño de Varqueda, maestre de la carabela de la que era capitán Cristóbal de Artieta, 113.386 mrs.; Pedro de ..., maestre de la nao de la que era capitán Martín de Marquina, 189.094; Hernando de Mondéjar, 3.937; Ochoa de Buitrón, 4.000.

(118) Céd. núm. 191, 2 marzo 1497, los reyes escriben a Alonso Gutiérrez de Madrid ordenándole haga el pago de 2.252.500 mrs. a Çelín Cataño y Bernardo Pinelo, «estantes en Sevilla». Este dinero corresponde a lo que está obligado a dar para la paga de las capitánías de febrero y abril de 1497 (2.175.000) y el resto (77.500) «a cuenta del tercio segundo de los caballos, que estays obligado de pagar».

Bernaldo Pinelo en Valencia'. Se libraron en el tesorero Morales, por cédula del rey, junto con otros cambios que tomó el conde de Trevento para pagar en Valencia 1.600.000

35. 1.532 ducados de oro que el conde de Trevento envió a pagar en Valencia por tres cédulas de cambio, más otras cédulas, hasta un total de 2.151 ducados 15 sueldos de moneda de Valencia 860.400 (119)

36. Se cargan más al conde de Trevento y Nuño de Ocampo 'ciertos cambios que el dicho conde de Trevento envió a pagar a Barcelona, entre julio de 1496 y marzo de 1497. Los detalla (en ducados siempre: 300, 512, 537, 353, 688, 614, 600, 400, 940, 500, 301, 200, 94). En total, 6.357 ducados, que se han de reducir al valor de los ducados en Barcelona, y se librará la cantidad para el pago correspondiente en el tesorero Morales (120) 2.383.875

37. Se cargan al conde de Trevento y al pagador Ocampo ciertas cuantías que pagaron a personas 'de lo que ovieron de aver en la dicha armada por feneçimiento de cuenta que con ellos fizo el dicho conde e [Fernando de] Ferrera, ofiçial del armada [contador]'. Todas estas cantidades las libran los reyes en el tesorero Morales.

• Martín de Diaquez, maestre de nao, de sueldo, flete, mantenimiento y salario suyo y de su gente, en tres libranzas	968.769
• *Juan Gallardo, maestre de carabela (121)	77.892
• Diego Rodríguez del Amezquita, capitán de carabela	332.052
• Martín Pérez de Berrayoça, capitán de la nao de Martín Pérez de Diáquez	112.352
• Personas que sirvieron en la nao de Martín de Marquina	40.848
• Personas que sirvieron en la nao de Ortuño de Harana	224.359
• Personas que sirvieron en la nao de Armenter	53.455
• *Personas que sirvieron en la nao de Domingo de Armenter	35.552
• *Personas que sirvieron en la nao de Pedro de Auyer ¿?	182.847

(119) En posible relación con este apartado y con el anterior, Ced. núm. 192 y 193, 3 mayo 1497, los reyes al tesorero de lo extraordinario Alonso de Morales, para que pague a los mercaderes Pantaleón Ytalián y Martín Centurión 3.313.234 mrs. por los 8.835 ducados, 6 sueldos y 1 dinero de moneda de Valencia que han de haber para pagar a algunas personas en Valencia cédulas de cambio hechas por el conde de Trevento, Gonzalo Fernández y don Juan Manuel, embajador de los reyes en Génova. Ytalián y Centurión pagarán a los acreedores en Valencia y recibirán el dinero en Sevilla el 10 de julio próximo, y núm. 194, 3 mayo 1497, los reyes ordenan al tesorero de la Hermandad, Alonso Gutiérrez de Madrid, que dé a Morales 1.150.000 mrs. correspondientes a la paga de julio de las capitanías que están en Nápoles y a sus «faltas de los caballos».

(120) Morales, data, núm. 6148: 8.442.000 mrs. que llevó Jorge de Vitoria, repostero de estrados, a Diego de Tordesillas, pagador de las tropas del Rosellón. De ellos 2.144.642 eran para pagar unos «cambios» que dio el conde de Trevento para la paga de la armada y tropas destacadas en Nápoles.

(121) Los barcos marcados con un asterisco (\*) no figuran en las relaciones de las armadas de 1495.

• Personas que sirvieron en la nao de Martín Pérez de Diáquez (‘Estas libranças vinieron a Burgos en el mes de abril de XCVII años’)	30.355
Total	2.058.461

38. ‘Hanse de cargar más en esta cuenta lo que Gonzalo Fernández libró a los peones gallegos y asturianos que está su cuenta en el pliego del cargo general’

39. ‘Hanse da cargar más en esta cuenta 1.492.320 que libró Gonzalo Fernández a los gallegos y asturianos quando los despidió, en esta guisa’:

• Nómina de 6 de enero de 1497, firmada por Gonzalo Fernández, Diego de Villalua y Diego Fustel, ‘a los gallegos que vinieron despedidos de Nápoles’	1.296.960
• Otra nómina de la misma fecha y firmas, de los peones asturianos [195.360]	313.940
[libradas ambas nóminas sobre el tesorero Morales] (122)	

40. Cuatro órdenes de pago de los reyes al tesorero Alonso de Morales para entregar a diversos banqueros el dinero correspondiente a «cambios» tomados por Gonzalo Fernández o por el conde de Trevento para disponer de dinero con el que pagar a las tropas (123). A alguna parte e estas cantidades pueden corresponder los pagos mencionados en los números anteriores (37, 38 y 39):

• 16 junio 1497. A Celín Cataño y Bernardo Pinelo, mercaderes estantes en Sevilla, 2.703.000, por 10.200 florines de Aragón que Gonzalo Fernández tomó a cambio en Roma, en el banco de Francisco Lomelín.

• 16 junio 1497. A Duardo Escaya y Bernaldo de Grimaldo, estantes en Sevilla, 1.351.000, por 5.100 florines que Gonzalo Fernández tomó a cambio en el banco de Paulo Saulín.

• 28 julio 1497. Al conde de Trevento, 867.750 mrs., por 3.000 ducados «corrientes» que tomó a cambio para gastos de la armada, en especial de «nuestra carraca».

• 30 julio 1497. A Pantaleón Ytalián y Martín Centurión, genoveses, en

---

(122) Referencia a su pago en Morales, data, núm. 1132 para los asturianos (paga 308.360 y 5.580 de una nómina complementaria para cuatro peones, y no los 195.360 que anota el memorial) y núm. 1346 para los gallegos; en el alarde hecho en Nápoles a finales de diciembre de 1496, se les pagó sueldo de dos meses a 1.080 mrs./mes cada uno, pero se les debía cinco meses de 1496 y dos de 1497, que es la suma pagada ahora por Morales a 163 peones encuadrados en doce «cuadrillas» y a siete más sueltos, siguiendo una nómina hecha en Albitet, reino de Nápoles, el 30 de enero de 1497.

(123) Estas cuatro órdenes de pago en Ced. núm. 195 a 197. Referencia a su pago en Morales, data, núm. 1291, 1310 y 1321.

nombre de Bernal de Franquis y sus hermanos, también genoveses, 236.143 mrs., por 696 ducados «corrientes», tasados a 19 sueldos el ducado, que tomó Gonzalo Fernández en Nápoles de otros prestamistas.

Total de estas cuatro órdenes de pago 5.158.393

A las partidas de gasto enumeradas hasta ahora, que figuran en el «memorial», hay que sumar otras que sólo están en la *data* de la cuenta del tesorero Alonso de Morales:

41. 12 septiembre 1497. A Pantaleón y Martín Centurión, por un «cambio» tomado en Nápoles por Gonzalo Fernández de Córdoba del banco de Batista Lomelín, para la paga de las tropas, 3.500 ducados, a 425 mrs. cada uno 1.487.500 (124)

42. 30 septiembre 1499. Al tesorero Gabriel Sánchez, por 456 ducados de oro y 7 carlines sicilianos dados en Sicilia, en trigo, cebada y mantenimientos a Gonzalo Fernández de Córdoba 171.196 (125)

43. Suma de otros pagos hechos por el tesorero Morales directamente a capitanes y gentes de la armada y tropas de tierra (véase la relación detallada en tablas anexas) 14.867.621

Así, al dinero gastado en Castilla para preparar barcos y tropas en los últimos meses de 1494 y primeros de 1495 (al menos 12.841.250) (126), y al enviado a Italia en 1495 (52.971.375), hay que añadir al menos otros 46.468.234 mrs. enviados o gastados en Nápoles en 1496 y primera mitad de 1497, y 14.867.621 más pagados directamente por el tesorero Morales en Castilla (127), de modo que el coste de la operación alcanzó los 127.148.480 maravedíes (339.062 ducados/oro).

Se emplearon varios medios para mover el dinero hacia su lugar de gasto y gestionar su puesta a disposición de quienes efectuaban los pagos a barcos, tripulaciones y tropas de tierra. Hubo algunos envíos directos, utilizando mensajeros y viajes de barcos, pero lo habitual fue la toma de «cambios» y su reembolso en Castilla, frecuentemente por Morales, tesorero «de lo extraordinario». Los emisores de los «cambios» fueron a veces mercaderes-banqueros,

---

(124) Morales, *data*, núm. 1371

(125) Morales, *data*, núm. 2.269

(126) Sumo las cantidades pagadas por Gonzalo Fernández a peones (600.000) y por García de Cotes en fletes y artillería (1.865.000). No hay datos sobre lo que gastó Rodríguez de Fonseca en fletes y aprovisionamientos, y no incluyo lo que debieron entregar «los pueblos» de Galicia y Asturias como parte del sueldo de los peones que se reclutaron allí (1.300 peones x 10 mrs/día x 180 días = 2.340.000 mrs.) porque el cobro del servicio de peones de la Hermandad se hizo en bloque y se destinó a gastos diversos.

(127) Detallados en los cuadros anexos a este artículo.

casi siempre genoveses, que disponían de casas o corresponsales para hacer el pago en Roma, Nápoles o Sicilia, pero destaca especialmente la emisión y gestión de muchos «cambios» por el tesorero general aragonés del rey Fernando, Gabriel Sánchez, en combinación con su hermano y lugarteniente en Valencia, Alonso Sánchez, con Luis de Juan Sánchez, tesorero real en Sicilia, y con el escribano de ración del rey, Luis de Santángel. Así pues, la red de servidores directos del rey tuvo una función destacada para dar cauce fluido a los envíos de dinero, cuyo origen era casi siempre castellano, conectando las diversas administraciones hacendísticas que intervenían en la operación. Las comisiones de gestión y transferencia que generaban los «cambios», según se deduce de las cuentas, rondaban el 6 por 100, ya que el ducado equivalía a 375 mrs. en Castilla pero se pagaba 400 por cada ducado puesto en el punto de destino italiano.

## Conclusión

Casi la totalidad de aquellos 127.148.480 mrs. empleados en la guerra procedió de los recursos con que la monarquía contaba en Castilla, lo mismo que sucedía con los barcos y las tropas pagados con ellos.

Una parte procedía de la «contribución de la Hermandad», cuyo tesorero general, Alonso Gutiérrez de Madrid, proveyó a los plazos correspondientes del dinero para las capitanías de lanzas de caballo enviadas a Nápoles. La síntesis de sus pagos, según sus cuentas, es ésta:

46 lanzas de las capitanías de don Bernaldo de Rojas y don Diego de Córdoba que fueron a Sicilia con Gonzalo Fernández en 1495 273.427 (128)

Pagos de la gente que fue con Gonzalo Fernández a Sicilia.  
8/1495-8/1496: 2.344.808 (129)  
8.133.565 (130)

---

(128) Corresponde este dinero a la anualidad de pago de la cuenta de Gutierrez de Madrid que concluyó el 15 de agosto de 1495.

(129) Corresponde este dinero a la anualidad de pago de 15 de agosto de 1495 a la misma fecha de 1496: Pagos de la gente de las capitanías que fueron a Sicilia con Gonzalo Fernández: pagas bimestrales de junio y de agosto de 1495. Son en total las dos pagas 2.002.931 librados en Gabriel Sánchez, tesorero general 'de sus altezas' por cédula real de 21 de junio de 1495, más otras pagas menores por 341.877. Total **2.344.809** mrs.

(130) Según el finequito general de la cuenta de Gutiérrez de Madrid correspondiente a 15 agosto 1495-15 agosto 1496, se reparte de la siguiente manera:

- A don Enrique de Guzmán, Antonio del Águila, don Juan Manuel, don Rodrigo de Mendoza, don Luis de Acuña, capitanes de las cinco capitanías que fueron a Nápoles con Gonzalo Fernández de Córdoba, de sus salarios y ayudas de costa 1.076.000
- A Gabriel Sánchez, tesorero del rey, para las pagas de la gente que fue a Nápoles 2.352.920

FUERZAS NAVALES Y TERRESTRES DE LOS REYES CATÓLICOS EN LA PRIMERA...

400 «lanzas» que fueron a Nápoles, 8/196-8/1497	7.999.810 (131)
Sueldo de las 46 lanzas que vinieron de Nápoles (después de agosto 1497)	124.787
Total de pagos en las cuentas de Gutiérrez de Madrid	18.876.397 (132)

Sumando los pagos ordenados a Gutiérrez de Madrid reseñados en la relación general de libramientos y envíos de dinero (núms., 5-7, 17, 20, 23, 25, 33 y 35), ascienden a 19.819.498, con lo que la cantidad que se deduce de su cuenta queda enteramente explicada, e incluso es baja (943.101 mrs. menos), tal vez porque no incluye algunas cantidades de costes de envío o partidas del dinero de la Hermandad, por ejemplo para reposición de caballos, que también irían a parar a las tropas destacadas en Nápoles.

Pero el proveedor de gran parte del dinero enviado a Nápoles fue el tesorero «de lo extraordinario» castellano, Juan de Morales sucedido por su hijo Alonso, sobre quienes se libraron partidas, bien identificadas en la relación general que venimos estudiando, por importe de 42.058.195 (133). Hay «cambios» tomados por diversas personas, cuyo pagador final sería probablemente el tesorero Morales, por importe de otros 12.680.400 (134). Hay que conocer la procedencia del dinero que manejaba Morales, detallada en el *cargo* de su cuenta, para saber dónde estaba la fuente principal de los recursos

---

• A Alonso Sánchez, hermano del tesorero Gabriel Sánchez, para esas mismas pagas, con 44.527 de los 15 al millar de salario del tesorero de la Hermandad y de su contador mayor

	2.219.586
• A Francisco Pinelo, a cuenta de la paga de la gente que fue a Nápoles	1.224.000
• Al tesorero real Alonso de Morales, para las pagas de dicha gente	1.261.059
Total [en el texto principal de la cuenta son 7.734.758 solamente]	<b>8.133.565</b>

(131) Corresponde a la anualidad de pago de la cuenta de Gutiérrez de Madrid de 15 agosto 1496 a 15 agosto 1497. Son 'lanzas' de las capitanías de Enrique de Guzmán, Rodrigo de Mendoza, Íñigo de Velasco, Juan Manuel, Gonzalo Fernández. El gasto básico por bimestre es de 1.248.519, sin gasto de reposición de caballos.

En el finequito general de Gutiérrez de Madrid se detalla así el gasto, que cifra también en **7.999.810**:

• Sueldo y ayuda de costa de los capitanes, y de los contadores de las capitanías: don Enrique de Guzmán, don Rodrigo de Mendoza, don Íñigo de Velasco, don Juan Manuel, Antonio del Águila y don Luis de Acuña. 1.038.107

• Al tesorero Alonso de Morales, para la paga de la gente que estaba en Nápoles, con 90.862 del salario de 15 almillar del tesorero Gutiérrez de Madrid 4.634.028

• A Bernaldo Pinelo, «por un cambio que dio para las pagas de la dicha gente de Nápoles» y los derechos de 20 al millar del tesorero, que son 45.000 2.297.550

• A Juan de Bustillo, escudero, sueldo del tiempo que estuvo en Nápoles 30.125

(132) Las cuentas completas de Gutiérrez de Madrid en LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *La Hermandad de Castilla. Cuentas y memoriales. 1480-1498*, Madrid, 2005, pág. 56-60.

(133) Números de la relación general: 5 a 7, 14, 15, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 32, 34, 36, 37, 39 y 40.

(134) Números de la relación general 3, 4, 13 y 35.

empleados en la guerra; pero el estudio debe hacerse en conjunto, tanto para el escenario bélico napolitano como para el pirenaico del Rosellón (135).

También pagaron cantidades con cargo a la Hacienda Real castellana el tesorero Ruy López de Toledo, el secretario Fernán Álvarez de Toledo, el arzobispo fray Hernando de Talavera, el *contino* Álvaro de Torres y el mismo Gonzalo Fernández de Córdoba, que recibieron dinero en la corte, y el *contino* Juan Ram, a lo que se añadió el importe de los «jubileos» de las diócesis andaluzas: en total son otros 18.944.549 (136). Hay que añadir el gasto de 10.376.250 mrs. en los últimos meses de 1494 con dinero procedente de la misma Corte (2.000.000), de la Inquisición sevillana (5.000.000), de las almadras (440.000) y de préstamos (6.000.000), una vez descontado lo que se empleó en una flotilla enviada a las Indias.

Los reyes dispusieron además de dinero procedente de rentas sicilianas por importe de 8.379.375 mrs. (cruzada, décima y subsidio, «ropa» de judíos expulsados), y de un millón más recaudado mediante la predicación de cruzada en Aragón, Valencia y Cataluña. En estos casos, por lo tanto, no hicieron uso de dinero procedente del patrimonio real ni de la fiscalidad controlada por las cortes y diputaciones, sino de recursos extraordinarios justificados por concesión eclesiástica o por confiscaciones para la Cámara Real. En Castilla también tuvieron ese origen los «jubileos» de las diócesis andaluzas (2.500.000) y el dinero procedente de penitencias y composiciones inquisitoriales que manejaría Rodríguez de Fonseca en el otoño de 1494 (cinco millones), así como buena parte del dinero provisto por el tesorero Morales.

En resumen, la aportación castellana a la guerra de Nápoles ascendió, en números redondos, a 117.750.000 mrs., que es el 92 por 100 del gasto identificado en las cuentas, la siciliana, al 7,10, y la de la Corona de Aragón, al 0,90. Así comenzó, en Nápoles y en el Rosellón, una larga cadena de guerras hechas, por Fernando el Católico y por los monarcas que le sucedieron, en diversos territorios europeos con dinero procedente de la Hacienda Real castellana. El Rey Católico contaba con pocos recursos para la guerra en sus reinos y señoríos patrimoniales de la Corona de Aragón, porque en ésta los concedían, en su caso, y los administraban las Cortes, mientras que en Castilla, al cogobernar con su mujer, que era la «reina propietaria», dispuso con gran libertad de las abundantes rentas de una fiscalidad controlada por la monarquía y pudo formar ejércitos sin necesidad de que le autorizara el «reino» —ni siquiera hubo reuniones de Cortes entre 1480 y 1498—, así como utilizar ambos recursos, los financieros y los militares, en la política exterior que entendía más conveniente para sus intereses y proyectos.

---

(135) Este último ha sido estudiado, utilizando las cuentas correspondientes, por LADERO GALÁN, Aurora: «La frontera de Perpiñán. Nuevos datos sobre la primera guerra del Rosellón (1495-1499)», *op. cit.*

(136) Números de la relación general: 5 a 7, 8, 9, 10, 12, 22, 29, 32 y 33.

**Pagos directos de fletes y personal de la armada hechos por el tesorero Alonso de Morales (1)**

Nº data	Fecha	Titular y asunto	Cantidad librada
91	1495-11-04	* Andrés Martín de la Gorda, ved. Palos. Sueldo debido.	75.000
185	1496-01-11	* Vicente Yáñez Pinzón. Cuatro meses de sueldo para dos carabelas. Ya recibió otros 1.691.187 mrs. de Rodríguez de Fonseca (2).	11.250
388	1496-05-26	* Vicente Yáñez Pinzón. Un mes de sueldo para sus dos carabelas.	75.820
707	1496-08-28	Vicente Yáñez Pinzón. De sueldo.	75.000
768	1496-10-27	Vicente Yáñez Pinzón. A cuenta de flete, sueldo y mantenimiento.	112.500
1006	1497-03-04	Vicente Yáñez Pinzón, a cuenta.	100.000
1282	1497-07-22	Vicente Yáñez Pinzón, a cuenta del flete de su carabela y sueldo de 40 hombres "acrecentados" en ella	100.000
1665	1498-03-23	Vicente Yáñez Pinzón, finiquito. (se le descuentan 31.716,5 de "ciertas armas que debía")	250.000
203	1496-02-09	* Lorenzo de Zafra. Sueldo de 4 meses y 25 días de 60 hombres de su carabela, a 950 mrs/mes por persona del viaje que hizo a Nápoles.	275.000
226	1496-02-27	Bernal Quintero. Flete y sueldo de una carabela, con la que vuelve al servicio real.	56.250
425	1496-06-11	Bernal Quintero. De sueldo y flete.	112.500
709	1496-08-30	Bernal Quintero. A cuenta de liquidación.	30.000
266	1496-03-22	Pero Verde, capitán de nao. Lleva a Francia a los franceses de Castilnovo. Fenecimiento de cuenta (liquidación).	30.000
296	1496-04-06	Jácome de la Stola, capitán de nao. Liquidación por sus servicios.	30.000
299	1496-04-06	Capitanes y maestros que vinieron de la armada de Nápoles. A cuenta de sus liquidaciones.	105.822
356	1496-05-16	Diego Rodríguez de la Mezquita, capitán de carabela. Para socorro a la tripulación.	75.000
496	1496-07-01	Diego de la Mezquita, a cuenta del flete, sueldo y mantenimiento de su nao.	146.000
887	1496-12-24	Diego de la Mezquita, a cuenta.	112.500
1131	1497-05-08	Diego de la Mezquita, a cuenta.	15.000

\* Nombres de capitanes o maestros que no aparecen en las listas de naos y carabelas de las armadas enviadas en 1495.

(1) Datos tomados de ANDRÉS DÍAZ, Rosana de: *El último decenio del reinado de Isabel I a través de la tesorería de Alonso de Morales (1495-1504)*, Madrid, Universidad Complutense, tesis doctoral, 1998 (edición, Valladolid, Universidad, 2004).

(2) Asiento que se hizo con Vicente Yáñez Pinzón para que sirviera con dos carabelas donde le fuese ordenado. Pagos que se hicieron a Vicente Yáñez Pinzón conforme al asiento de sus servicios. De 11 enero 1496 a 22 julio 1497, en *Colección Documental del Descubrimiento*, núms. 321 y 372.

434	1496-06-22	*Pedro de Busán, capitán de la carabela <i>Santa María</i> , a cuenta de su liquidación de 101.365 mrs. Pedro de Mendaño (10.000), Juan Pérez de Bermeo (2.000), Diego López del Castillo (3.000). Liquidación.	15.000
462	1496-06-28	Pedro de Bilbao, maestro, y su tripulación, a cuenta de sus liquidaciones de 121.943,5 y 42.882 mrs. *Francisco Hidalgo, capitán de "la nao de Almería", a cuenta de su liquidación de 41.331,5. Liquidación a miembros de la carabela <i>Lucía</i> (Pedro de Bucola, piloto; Martín de Yzarva; Juan de Astearrica, carpintero; Esteban de Fuenterrabía).	15.000 28.000 6.500
701	1496-08-20	*Martín de Irrazábal, capitán de nao. A cuenta de sueldo y flete.	14.874
705	1496-08-29	Martín de Irrazábal. A cuenta de sueldo, flete y mantenimiento.	56.250
810	1496-11-14	*Juan de Fagaza, capitán de carabela. A cuenta de liquidación.	112.500
709	1496-08-30	Juan de Fagaza, a cuenta de liquidación.	36.500
727	1496-09-15	Juan de Fagaza, finequito.	75.000
1774	1497-06-03	Juan de Fagaza, se le debían por unas armas que entregó a los reyes.	161.014
1775	1498-05-13	Juan de Fagaza, resto de finequito.	40.000
1776	1497-06-28	Juan de Fagaza, en nombre de personas contenidas en una nómina de finequito que se hizo con él.	5.592
1777	1497-06-15	*Cristóbal Delgado, maestro de la carabela San Cristóbal. Liquidación por su regreso de Nápoles.	42.685
879	1496-12-22	*Juan de Basabe, capitán de nao. A cuenta de sueldo, flete y mantenimiento.	6.600
880	1496-12-20	*Juan de Larrauri, capitán de nao. A cuenta.	112.500
887	1496-12-24	Juan de Larrauri, capitán de nao. A cuenta.	150.000
1398	1497-08-27	Juan de Larrauri, capitán de nao. Finequito de flete.	81.400
1757	1497-07-17	Juan de Larrauri, capitán de nao. Finequito.	104.945
941	1497-01-04	*Martín Caravelle, portugués. A cuenta de sueldo y flete de dos carabelas.	10.000
1120	1497-05-05	Nómina de liquidación fecha 1496-12-15, al piloto Martín de Soria y otros. A cuenta.	29.232
1121	1497-05-04	Nómina de liquidación fecha 1497-03-30, a Juanchó contramastes y otros, a cuenta de 56.764,5.	8.281
1122	1497-05-04	Nómina de liquidación, a Ortuño de Manere y otros, a cuenta de 64.667.	10.600
1123	1497-05-05	*Nómina de liquidación (1497-04-08), a gente de la nao de Fernando de Leizaola, a cuenta de 33.263,5.	15.000
1124	1497-05-04	*Nómina de liquidación (1497-04-08), al maestro Juan de Hortelegui y otros, a cuenta de 161.382.	18.750
1125	1497-05-04	Nómina de liquidación (1497-04-08) a Sancho Navarro y otros, a cuenta de 69.703.	21.982
1126	1497-05-04	Nómina de liquidación (1497-04-08) a Juan de Sanriago y otros.	49.435
1127	1497-05-04	Nómina de liquidación (1497-04-08) a Juan Ruiz de Burgos y otros.	30.355
1128	1497-05-04	Nómina de liquidación (1497-04-10) a Domingo de Ibarra y otros, a cuenta de 182.847,5.	30.388
1129	1497-05-06	Nómina de liquidación (1497-04-08) a Martín de Segovia, piloto, y otros.	35.325
1130	1497-05-04	Nómina de liquidación (1497-04-08) a Martín de Arriaga y otros.	36.380
1161	1497-05-28	*Nómina de liquidación a Miguel de Argabid y otros de la nao de Martín de Bretaola, a cuenta de 145.320 (3). 46.875	46.875

(3) Estas nóminas están firmadas en marzo por Villamarín y en abril por el conde de Palamós y Trevento, en Barcelona.

1391	1497-09-13	Juan Alday, que sirvió en la nao de Hontañón de Arana, finequito.	5.625
1457	1497-05-04	Martín de Yaquez, finequito por los servicios de su nao (1496-12-13) Martín Pérez de Betraica, capitán de dicha nao.	727.674 72.350,5 3.750
1560	1498-01-31	Domingo de Arrutia, finequito.	25.632
1614	1497-05-28	Finequito a personas de una nómina que comienza por Juan Martínez de Ubán.	20.642
1615	1497-05-28	Finequito a personas de una nómina que comienza por Domingo del Puerto, piloto.	20.625
1616	1497-05-28	Finequito a Juan Pérez de Hormalgui, que sirvió en la nao de Martín Pérez de Fagaza.	17.622
1617	1497-06-03	Finequito a personas que sirvieron en la nao de Martín Pérez de Fagaza.	13.945
1661	1498-02-13	Antón Gómez, tonelero. Finequito.	93.750
1668	1497-06-20	Juan Pérez de Ullaque, finequito.	75.000
1669	1497-06-12	Fernando de Irrazabal, finequito.	398.879
1670	1497-05-30	Juan de Pamones, capitán de nao. Finequito.	644.541
1671	1497-06-18	Hortuño de Harana, finequito pagado a sus herederos.	376.701
1672	1497-06-20	*Juan de Vasave, capitán de nao. Finequito.	285.393
1673	1497-05-30	Juan de Vasave, capitán de nao. Finequito.	179.076
1674	1497-05-30	Martín de San Pedro, finequito.	86.143
1675	1497-05-30	Finequito a personas de una nómina que comienza por Juan González de Aguirre.	895.213
1676	1497-05-30	Lope Fernández de Astigarrivia, finequito.	185.670
1677	1497-06-18	Juan Fernández [Martínez] de Amézquita, capitán. Finequito.	673.053
1678	1497-05-28	*Juan de Barruti, capitán de nao. Finequito.	67.064
1679	1497-05-28	Finequito a personas de una nómina que comienza por Baltasar de Utyrriza.	405.764
1680	1497-06-18	Martín de Irrazabal, finequito.	18.000
1682	1498-03-30	Petre de Ynirazamerino, vecino de Fuenterrabía. Finequito de sus servicios en la nao Marieta.	8.000
1683	1498-04-02	Álvaro de Lazzano, ayudante de repostero de plata. Finequito de sus servicios en la nao Marieta.	361.295
1684	1497-05-16	*Pedro de Ávila, capitán de nao. Finequito.	191.322
1685	1498-02-05	Alonso de Villarino, finequito.	49.101
1686	1497-09-13	Rodrigo de Aramburo, capitán de nao. Finequito.	137.783
1687	1497-09-13	Martín de Marquina, finequito.	550.952
1755	1497-05-30	Martín de Marquina, finequito.	638.971
1756	1497-05-18	Martín de Marquina, finequito.	52.858
1813	1497-09-13	Finequito a personas que sirvieron en la armada, con Juan de Marquina, librado en 30 jun. 1498.	434.329
1688	1497-09-13	Pedro del Puerto, capitán de nao. Finequito.	24.913
1689-90	1497-05-28	Juan de Ormalgui, finequito.	32.216
1710	1497-07-12	Martín de Morrania, finequito pagado a sus herederos.	40.530
1758	1497-06-07	Finequito a personas de una nómina que comienza por Antón de Arnavi.	76.664
1759	1497-06-02	Finequito a personas de una nómina que comienza por Miguel de Ynpinza.	

1760	1497-06-07	Finiquito a personas de una nómina que comienza por Ochoa de Arana.	30.924
1787	1497-07-17	Martín Pérez, finiquito pagado a su viuda.	290.067
1799	1498-07-17	Cristóbal de Artieta, capitán de nao. Finiquito.	24.098
1802	1498-06-17	Finiquito a ciertas personas que sirvieron en la armada de Nápoles.	10.615
1872	1497-06-07	*Juan de Yzarva [Yzarra], maestro de nao. Finiquito. Lo cobra en su nombre Juan de Celayeta, vizcaíno, vec. Valencia.	249.994
1873	1497-06-07	*Domingo de Armenta, vizcaíno, maestro de nao. Finiquito. Lo cobra en su nombre Juan de Celayeta.	139.830
1992	1498-08-08	*Juan de Azcorra. Finiquito de su sueldo por servir en la nao de Machín de Urriste	15.000
2043	1497-09-13	Pedro Martínez de Amézquita, finiquito.	46.735
2055	1499-02-15	Martín Pérez de Fagaza. Pago a su viuda de dinero adelantado a la tripulación cuando se hizo cargo de la nave, tras la muerte de Fagaza, Martín de San Pedro.	273.187
2061	1499-02-26	Diego [¿Inigo?]. Valorado en 1.003 ducados, 9 carlines y 11 torneses. El pagador Ocampo ya había pagado 319 ducados en cosas tocantes a Artieta; restan 684.	266.575
2228	1499-08-29	Fernando de Herrera, limosna de los reyes por haber quedado lisiado cuando servía en la armada.	3.000
2230	1499-08-31	Diego de Ecija. Pago de lo que aún se le debía por servicio en la armada.	2.813
2315	1499-04-12	Juan de Larrauri, capitán de nao. Finiquito.	275.529
2340	1499-11-08	Restitución a Nuño de Ocampo, vecino de Granada [pagador de la armada] de un dinero que dio a un escribano de la armada "non gelos aviendo de dar".	20.927
2396	1499-12-08	Diego de Segovia. Pago de lo que aún se le debía por servicio en la armada.	2.370
2403	1498-12-24	Martín de Verrazaval, vecino de Deva, maestro de nao. Resto de pago de flete y sueldos de su gente.	22.875
2799	1499-04-30	García de Macanas, remero muerto en la batalla de Barre, en Nápoles. Se restituye a sus herederos el dinero que tenía cuando fue muerto.	30.000
2801	1499-10-01	Juan de Larrauri, vecino de Bilbao. Resto de sueldo debido.	25.600
3485	1501-08-21	Pedro de Bilbao, vec. Portugaete, y otros cuatro. Resto de pago de sueldo y flete de un navío.	17.411
3852	1502-04-24	Martín de Urristi, difunto. Pago a sus herederos de lo debido por su servicio con una nao (4).	363.750
4502	1503-01-23	Martín de Marquina, capitán de una nao que se hundió. Sueldo a 20 marineros y 20 hombres de armas que sirvieron ocho días después de que se «anegara» el barco.	9.070
		Total	13.131.021

(4) Se toma aparte fianza porque había pleito entre la corona y Urristi, al que se acusaba de que "había hecho que se anegase la carraca de los reyes".

**Pagos directos del tesorero Morales a tropas de tierra destacadas en Nápoles (5)**

<i>Nº data</i>	<i>Fecha</i>	<i>Titular y asunto</i>	<i>Cantidad librada</i>
1104	1497-05-06	Juan de Meyda y otros tres, por un "alcance" que se les debía del tiempo que sirvieron en Nápoles.	7.825
1497	1497-12-21	Diego de Cobres y Martín Asturiano, de la capitania de Gonzalo Fernández de Córdoba.	15.130
1509	1498-01-06	Bernaldino de Madrid, a cuenta de lo que sirvió.	3.000
1784	1498-05-24	Roberto de Torres, muerto en Nápoles, a cuenta de lo que sirvió, pagado a su viuda.	5.000
1907	1498-10-15	Gonzalo Fernández de Córdoba, para repartir con su gente, a cuenta de lo que se le debe.	400.000
2008	1499-01-31	Juan Castellano, a cuenta de lo que sirvió con Gonzalo Fernández de Córdoba.	7.560
2026	1499-02-03	Jerónimo Paniagua, liquidación por lo que sirvió con los gallegos.	7.560
2076	1499-03-03	Cristóbal de Godoy, escudero de la capitania de Martín de Alarcón.	8.760
2271	1499-09-04	Andrés de Cáderes. Se pagan a su viuda unos maravedíes que se le debían por su servicio en Nápoles.	3.875
2291	1499-10-15	Juan de Zoloya, escudero de la capitania de Gonzalo Fernández, que murió en Nápoles. Se paga a sus derechohabientes lo que se le debía.	14.370
2295	1499-10-09	Alonso Álvares, trompeta de la capitania de don Luis de Acuña. Pago de lo que se le debía.	6.833
2306	1499-10-15	Lope de Quirós, muerto en Nápoles. Se paga a sus derechohabientes lo que se le debía.	2.061
2362	1499-11-17	Alvaro de Oviedo, de la capitania de Gonzalo Fernández, muerto en Nápoles. Pago de deuda a su hija.	4.680
2578	1500-04-06	Juan de Zayas, difunto. Pago a sus herederos de lo debido por sus servicios.	6.615
2809	1500-06-20	Pero Gutiérrez Negral, escudero de la capitania de don Rodrigo de Mendoza. Se le debe 2.526, y a su hermano Bernabé Negral, muerto en Nápoles, 880.	3.406
2934	1500-09-02	Pantaleón Italiano y Martín Centurión, por seda y paño que dieron por orden de los reyes a gente que vino con Gonzalo Fernández de Nápoles, por sueldo debido hasta fin de agosto de 1498.	1.210.350
2985	1500-11-18	Alonso de Rosales, de la capitania de Gonzalo Fernández, sueldo debido y pagado a su heredero, 51 ducados, estimados a 397.50, que es como valen en Nápoles.	20.250
3064	1500-11-20	Diego Garavito, escudero de la capitania de Antonio de Aguilar, muerto en Nápoles. Sueldo debido y pagado a su hermano y heredero.	9.325
		Total	1.736.600

(5) Morales paga directamente algunos restos debidos todavía a diversas personas al término de la guerra. Las únicas partidas de importancia se refieren al sueldo sin pagar de las capitánias de caballo a cargo de Gonzalo Fernández de Córdoba, que se demoró hasta el verano de 1498 (1.610.350 m.).

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

# LOS ÚLTIMOS PREPARATIVOS INGLESES ANTE LA AMENAZA DE LA GRAN ARMADA DE 1588

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO  
Contralmirante (R)

A partir del 26 de enero de 1568, en que Felipe II tomó la decisión de formar en Lisboa el núcleo inicial de una gran armada destinada a invadir Inglaterra, junto con el ejército de los Países Bajos españoles gobernados por el duque de Parma, la reina Isabel fue atemperando sus preparativos políticos y militares para hacer frente a esta seria amenaza, la primera que sufría su patria desde la época de Guillermo el Conquistador (1). Entre las medidas adoptadas de común acuerdo entre ambos antagonistas para evitar el conflicto no fue la menor la reanudación de las conversaciones de paz que venían manteniendo la soberana inglesa y el duque de Parma desde el verano de 1586, sólo interrumpidas tras la incursión de Drake en Cádiz (2). Con el telón de fondo de una cierta desconfianza en los hipotéticos resultados prácticos de la negociación, ambos antagonistas llevaban muy adelantados sus preparativos militares en enero de 1588.

Bien sea por creer sinceramente en el buen camino que podían llevar estos tratos o por las noticias acerca de las dificultades que encontraba Felipe II en los preparativos de la armada de Lisboa a lo largo de 1587 (3), lo cierto es que la Reina ordenó a principios de 1588 una desmovilización parcial de las dotaciones de los navíos de Charles, lord Howard of Effingham, lord almirante de Inglaterra (4). Aunque evidentemente con ello se reducía la capacidad de combate de las fuerzas navales inglesas —verdadera y única defensa de Inglaterra—, quedaba sin embargo lo suficiente para hacer frente a un ataque por sorpresa a cargo del ejército del duque de Parma estacionado en Flandes, y estar a la expectativa de lo que pudiese intentar el marqués de Santa Cruz con la armada de Lisboa (5).

---

(1) CALVAR, Jorge; GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio; DUEÑAS, Marcelino, y MÉRIDA, María del Campo: *La Batalla del Mar Océano. Corpus Documental*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1988, vol. I, pp. 79 y 81; en lo sucesivo *BMO*. La documentación utilizada en el presente trabajo pertenece en gran parte al vol. IV (en redacción) del mismo *Corpus*. Todo este estudio está basado en documentación original o transcrita de fuentes fiables. Tan sólo en caso de falta absoluta de información se ha recurrido a publicaciones de reconocida autoridad en la materia, que están adecuadamente señaladas en notas a pie de página.

(2) *BMO*, vol. III, tomo I, cap. 3.

(3) En Inglaterra circulaban rumores que incluso vaticinaban la disolución de la armada concentrada en Lisboa (*BMO*, doc. 3990).

(4) *BMO*, docs. 3907 y 3990. Esta minoración de efectivos preocupó a lord Howard (*BMO*, docs. 4036 y 4111).

(5) *Ibidem*, doc. 3958.



Isabel I de Inglaterra (1533-1603). Por Quentin Massys el Joven, s. XVI. Pinacoteca Nazionale, Siena.

No obstante, William Hawkins (6) proseguía activamente en Plymouth los preparativos de las fuerzas navales basadas allí. Los navíos *Hope* y *Nonpareil* estaban casi listos de carena, mientras el *Revenge* permanecía dispuesto para la botadura el 27 de febrero; se trabajaba de día y de noche, a la luz de antorchas y faroles, a pesar del mal tiempo reinante (7). El aumento de los costes de alistamiento de tan elevado número de navíos hizo que Hawkins se viese obligado en diciembre de 1587 a rescindir el contrato que había firmado en 1578 con la Corona inglesa para la reparación y el mantenimiento de todos los buques de la Reina por un importe de 5.714 libras anuales (8). Como consecuencia de ello, se volvió al antiguo sistema de presupuestar las obras navío por navío (9).

Las autoridades navales recibían ofertas de buques para participar en la defensa de su patria (10), pero no eran suficientes y los lores del Almirantazgo del Consejo Privado se vieron precisados a ordenar, el 11 de abril, a las villas y plazas marítimas poseedoras del mayor número de barcos mercantes, que proporcionasen un navío armado y una pinaza, «dotados y listos para el servicio, prestados por dos meses, con víveres, hombres de mar, munición y las demás provisiones necesarias, hacia el 5 de mayo». Sin embargo, algunas ciudades, aunque obedecieron la orden

(6) Hermano mayor de sir John (JKL, vol. I, pp. 73 y 74, nota).

(7) *Ibidem*. Los nombres de los capitanes de los navíos basados en Plymouth figuran en el doc. JKL, vol. I, pp. 117 a 119.

(8) *BMO*, doc. 158.

(9) JKL, vol. I, pp. 76 y 77. Howard defendió la labor de Hawkins ante William Cecil, lord Burghley, juzgándola muy eficaz en el mantenimiento de la flota (JKL, vol. I, pp. 79 y 80). Hawkins se quejaba de las murmuraciones sobre su actuación (JKL, vol. I, págs. 87-90). En este escrito se pueden apreciar los problemas con los que tropezaba en la provisión de los pertrechos para los navíos reales, aunque los resultados que obtuvo fueron muy estimables. Las necesidades y peticiones de hombres, bastimentos y pertrechos destinados a los buques de la flota para afrontar una larga permanencia en la mar eran resaltadas continuamente por los mandos subalternos ingleses (JKL, vol. I, pp. 80-82, 87-90, 95, 96, 109-110, 112-117, 126, 127 y 177-179). Sir William Winter no estaba satisfecho del muelle de Dover por considerarlo poco adecuado para buques de gran porte, como consecuencia sería sometido a reparaciones (JKL, vol. I, pp. 80-82, 83-86, 180 y 181).

(10) JKL, vol. I, pp. 127-129.

fue de mala gana alegando el grado de su «impotencia (...)» a causa de los embargos, necesidad de buques mercantes, pérdidas en la mar y por la acción de los piratas que continuamente han estado y están en la bahía de Studland (Stuvland, Nordland, Noruega).» En el fondo eran las mismas razones que esgrimían las autoridades de los puertos españoles (11).

Los desembolsos de la Hacienda Real inglesa empleados en el mantenimiento de los efectivos navales de su país eran cuantiosos; el gasto mensual para pagar las nóminas de las dotaciones y el consumo de víveres de los buques de Howard alcanzaba las 4.193 libras, cantidad que se iba incrementando día a día (12), mientras que el de los víveres asignados a lord Henry Seymour ascendía a 1.854 libras también mensuales (13). Además, Howard advirtió a Burghley de la necesidad de disponer a bordo de los navíos de la flota de una reserva de un mes de suministros, para evitar el riesgo de encontrarse sin ellos en el momento más crítico (14).

La Reina había dictado una instrucción firmada el 25 de diciembre de 1587, por la que ordenaba el despliegue de su flota para hacer frente a la doble amenaza procedente de España y de los Países Bajos fieles a Felipe II. Contemplaba la creación de tres agrupaciones subordinadas a lord Howard; la primera, al mando de sir Francis Drake, compuesta por navíos de la Reina y de particulares (15), se debería mantener cruzando entre Irlanda y las islas de Scilly, la isla de Ushant y el acceso de poniente del Canal, en la parte sudoeste de Gran Bretaña, con la misión de interceptar cualquier tentativa española en Irlanda o en las costas meridionales de Inglaterra. La segunda, a las órdenes directas de Howard, patrullando con libertad de maniobra en la dirección norte/sur para oponerse a una incursión del duque de Parma sobre Escocia (16). La tercera, integrada por los navíos mayores, que por carecer de puertos adecuados no podía mantenerse en el mar Estrecho, al mando de

---

(11) JKL, vol. I, pp. 80-82, 131, 133, 135, 136, 138-140, 143-147, 151-155 y 160-165; FJSF, f. 315b. Seymour proporcionó la relación de los navíos alistados por las diferentes ciudades (JKL, vol. I, págs. 185 y 186).

(12) JKL, vol. I, pp. 140, 141 y 159. Todo ello contribuyó al incremento de los subsidios e impuestos (BL, Cotton, ms. Otho E IX, f. 190).

(13) JKL, vol. I, pp. 261.

(14) JKL, vol. I, pp. 137 y 138. Se aprecia una cierta cicatería por parte del Consejo en la administración de los víveres (JKL, vol. I, pp. 68, 69, 170 y 171).

(15) Los navíos puestos en principio a las órdenes de Drake eran los siguientes: *Revenge*, 250 hombres; *Nonpareil*, 250; *Swiftsure*, 180; *Aid*, 120; *Advice*, 135; *Marchant Royal*, 180; *Roebuck*, 120; *Edward Bonaventure*, 120; *Hopewell*, 100; *Golden Noble*, 100; *Griffin*, 100; *Minion*, 80; *Thomas*, 80; *Talbot*, 80; *Spark*, 80; *Hope Hawkins*, 70; *Bark Bond*, 70; *Bark Bonner*, 70; *Bark Hawkins*, 70; *Elizabeth Founes*, 60; *Unity*, 40; *Elizabeth Drake*, 30; *Bark Yonge*, 60; *Bark Manington*, 55; *Buggins*, 40; *Delight*, 35; *Chance*, 30; *Diamond*, 25; *Nightingale*, 25; *Heartsease*, 15. El total de las dotaciones ascendía a 2.820 hombres (FJSF, f. 312).

(16) Los navíos que permanecieron en el Mar Estrecho a las órdenes del lord Almirante eran los siguientes: *Elizabeth Jonas*, 500 hombres; *Triumph*, 500; *White Bear*, 500; *Victory*, 400; *Ark*, 400; *Mary Rose*, 250; *Golden Lion*, 250; *Elizabeth Bonaventure*, 250; *Dreadnought*, 200; *Foresight*, 160; *Swallow*, 160; *White Lion*, 50; *Charles*, 40; *Moon*, 40; *Disdain*, 40; *Hay*, 20; *Marigold*, 10. El total de las dotaciones era de 3.770 hombres (FJSF, f. 312).

lord Henry Seymour o algún otro designado por el Almirante, permanecería alistada en los lugares de mayor seguridad para ser empleada en el momento que Howard considerase oportuno.

Si la armada que viniese de España retuviese tal fuerza que Drake no pudiese hacerle frente y su intención fuera reunirse con las fuerzas del duque de Parma, los navíos de sir Francis se unirían rápidamente a los de Howard para atacar al enemigo. Asimismo, la Reina le autorizaba el apresamiento de cuanto navío interceptase proveniente del este y destinado a España, conduciéndolo a puertos ingleses para proceder al registro de su carga. También otorgaba a la misma autoridad el mando de los navíos holandeses y zelandeses que pudiesen incorporársele en la mar; le encargaba la defensa de las ciudades costeras de los Países Bajos ocupadas por los ingleses y, por último, le concedía una amplia autonomía para variar las instrucciones si lo consideraba oportuno (17). Una semana más tarde, el 31 de diciembre de 1587, la Reina expedía en Westminster la patente nombrando Gran Almirante de Inglaterra a Charles, lord Howard of Effingham y conde de Nottingham (18).

El mal tiempo padecido en Queenborough (Kent, cerca de Londres), donde se encontraba el grueso de la flota constituida por los navíos *Ark*, *Raleigh*, *Elizabeth Bonaventure*, *Lion*, *Vanguard*, *Mary Rose*, *Dreadnought*, *Antelope*, *Swallow*, *Foresight* y diez menores, impidió su salida a la mar en febrero, aunque el 22 de este mes los navíos *Rainbow*, *Bull*, *Tiger* y otros cuatro de menor porte se encontraban patrullando por el Canal (19), en previsión de una intentona del duque de Parma (20).

El 2 de marzo, al mediodía, Howard salía a la mar con los citados navíos, excepto el *Antelope*, escoltado por seis pinazas y un queche (21). Al día siguiente, a la altura de Calais, se encontró con sir Henry Palmer, dos de cuyos navíos —*Bull* y *Tiger*— habían sido destacados a Flushing para

---

(17) FJSF, f. 307. A la vista de esta instrucción, resulta extraño que Howard escribiese a Walsingham el 21 de febrero que si los españoles «intentan algo contra la isla de Walcheren, espero que no sea necesario explicar que yo iría en su auxilio para rescatarla.» (JKL, vol. I, pp. 65 a 67).

(18) BMO, doc. 3620.

(19) JKL, vol. I, pp. 65-71. Las dotaciones estaban muy afectadas por el frío reinante a causa de la carencia de suficiente ropa de abrigo (JKL, vol. I, pp. 71 y 72). El 25 de febrero el *Antelope* y el *Charles* ya se habían incorporado a las fuerzas destacadas en el Mar Estrecho (Canal).

(20) JKL, vol. I, pp. 69-71. En este escrito se aprecia la confianza que tenía depositada Howard en el apoyo que le podían prestar los Países Bajos rebeldes a Felipe II. Véase también en el documento AGS, E-Francia, leg. K-1567-25, el grado de conocimiento que poseía el embajador Bernardino de Mendoza sobre las intenciones del almirante y la composición y situación de su flota. Se equivocaba, sin embargo, al despreciar las cualidades y fuerza de los navíos ingleses, como también lo hacía en carta dirigida a Felipe II de fecha 5 de abril. No obstante, ese día envió a Madrid la relación más exacta de los navíos que tenía alistados la reina Isabel (AGS, E-Francia, leg. K-1567-124), y que amplía el día 14 del mismo mes con otra publicada en París (AGS, E-Francia, leg. K-1567-59 y 62 A y B).

(21) JKL, vol. I, pp. 74-76. En Queenborough quedó el *White Bear* con William Borough a bordo, y otros tres navíos grandes a cargo de Hawkins y Beeston, pendientes de enviar a Chatam para carenar (JKL, vol. I, pp. 74-76 y 79-80).

asegurar la ciudad. Mientras, la delegación inglesa que va a mantener las negociaciones de paz con España permanecía en Sandwich ante la imposibilidad de embarcar hacia los Países Bajos debido al mal tiempo (22). A continuación, Howard fondeó en Las Dunas (The Downs, Dover), de donde partió el martes 8 de marzo hacia Blackness (cabo Gris-vez, Francia); en la travesía, el Almirante había comprobado que los de Dunkerque lógicamente no se atrevían a hostigarlo (23), aunque lo cierto es que los corsarios allí basados hacían bastantes presas a los ingleses (24), y el Charles batió a uno que perseguía a dos embarcaciones de sus compatriotas. Cuando se encontraba sobre la costa francesa a la altura del cabo Blackness, un temporal le impidió el regreso a Queenborough, viéndose obligado a poner rumbo a Vlissingen (Flushing, isla de Walcheren, Zelanda), donde fondeó el 13 con dificultades; al entrar, el *Elizabeth Bonaventure* varó por culpa del piloto, pero gracias a los esfuerzos de lord Henry Seymour que iba abordo y, sobre todo, a la sólida construcción del navío, se pudo reflotar sin daños apreciables, a pesar de que parte de la dotación lo abandonó precipitadamente, arrojándose al agua en el primer momento para salvarse (25).

Durante la estancia en puerto, Howard fue visitado por personalidades de Zelanda que le ofrecieron «los servicios de todas las islas y ciudades» de su país a la reina de Inglaterra, especialmente de Middelburg (Walcheren, Zelanda). Allí recibió la noticia del fallecimiento del marqués de Santa Cruz por conducto de un danés que venía de Lisboa, quien asimismo le informó de que los preparati-



Alejandro Farnesio, duque de Parma (1545-1592).  
Grabado por Gisbert van Veen, s. XVII.  
Biblioteca Nacional, Madrid.

(22) BL, Cotton, ms. Otho E IX, fols. 165 y 166. Como vemos, el *Mary Rose* entró de arribada en Harwich el día 3 de marzo por rotura del bauprés, pero se reincorporó inmediatamente a Howard.

(23) JKL, vol. I, pp. 83-86.

(24) JKL, vol. I, pp. 86-87. También se producían apresamientos de navíos españoles por parte de los ingleses (AGS, E-Francia, leg. K-1568-28).

(25) JKL, vol. I, pp. 96-102, 104-106, 111 y 112. Nótese que la conducta de la dotación del *Elizabeth Bonaventure*, uno de los mejores navíos de la Reina, en nada se diferenció de la que en situaciones críticas parecidas observaría la gente de algunos buques españoles durante la jornada.

vos de la armada proseguían con intensidad. El viernes 18 de marzo emprendió el regreso hacia Inglaterra y el día siguiente fondeó en Margate Road (Kent); (26); poco después lo hizo Frobisher tras cruzar el Mar Estrecho (27).

En la correspondencia de Howard se aprecia, en primer lugar, una gran confianza en sus hombres, sus navíos y en la capacidad propia para obtener la victoria sobre los españoles. Su única pesadumbre se la proporcionaba la Reina, que a su juicio había caído en la trampa tendida por el rey Felipe con las negociaciones de paz que impedían a Inglaterra tomar la ofensiva en la mar (28). Quizá no caía en la cuenta de que la coincidencia de esta incursión con la llegada a Flandes de los comisarios ingleses para la negociación con Parma, inducía a pensar en la intención de la Reina de mantener una flota en la mar como apoyo a las conversaciones de paz desde una posición de fuerza, al mismo tiempo que levantaba la moral de los rebeldes zelandeses.

La Reina había concedido una gran autonomía a Drake, aunque tanto el Consejo Privado —principalmente lord Burghley— como ella misma habían tenido una actitud ambigua con él desde el ataque a Cádiz en abril de 1587 (29). Subordinado a Howard, como hemos visto, empezó inmediatamente en Plymouth el alistamiento de los navíos de su escuadra (30).

Mientras consumía los días de este período de inacción, quizá fiado en esa autonomía y ante la pasividad con que cree se conduce la guerra, sir Francis iba a plantear al gobierno adelantarse a los propósitos de Felipe II enviando las fuerzas reunidas en Plymouth en demanda de las costas españolas, «para que puedan embarazar la concentración de sus fuerzas y causen gran asombro», tal como escribió Thomas Fenner al conde de Leicester el 14 de febrero (31). Si esto se hubiera producido, no cabe duda de que los ingleses hubiesen causado graves problemas a la armada reunida en Lisboa, a medio preparar y sin mando, porque Medina Sidonia aún no había llegado a su destino procedente de Andalucía (32).

No conforme, pues con los planes formulados por la Reina y su Consejo, Drake redactó el 9 de abril una propuesta dirigida a este organismo, en la que exponía la necesidad de reforzar sus efectivos (33) y llevar la campaña a las

---

(26) JKL, vol. I, pp. 96-102 y 104-106. Las noticias procedentes de España que traía el danés citado y otros avisos enviados por Frobisher, pusieron en guardia a Howard y le preocuparon sobremedida, tal como confesaba en carta a Walsingham tras la llegada a Margate (JKL, vol. I, p. 103); de ahí su deseo de cortar por todos los medios el comercio del trigo que procedente de Flandes nutría a la armada lisboeta (JKL, vol. I, p. 102).

(27) JKL, vol. I, pp. 106-108.

(28) JKL, vol. I, pp. 83-86 y 103.

(29) JKL, vol. I, pp. 74-76.

(30) AGS, E-Francia, legs. K-1567-25 y K-1568-21. El almirante se lamentaba el 20 de marzo del retraso observado en el alistamiento de Drake (JKL, vol. I, 106-108).

(31) BL, Cotton, ms. Otto E IX, f. 164. La actitud agresiva de Drake, contraria a la pasividad de la Reina y su Consejo, se puede apreciar también en un memorandum en el que comentó unas notas del capitán William Coxe (JKL, vol. I, 93-95).

(32) Medina Sidonia llegó a Lisboa el 14 de marzo.

(33) Los mandos de estas fuerzas constan en JKL, vol. I, pp. 115-117. La petición de refuerzos fue atendida en parte por el Consejo (FJSF, f. 315b). Para el embajador de Venecia en París Giovanni Mocenigo, las fuerzas navales de la Reina estaban integradas en estos momen-

costas de la península ibérica por medio de la consecución de «una demora o detención de su flota en España por cualquier procedimiento, de modo que no puedan atravesar la mar como conquistadores», con lo que «entonces, el príncipe de Parma tendrá un enfrentamiento en las condiciones que nos interesan» (34). Lo propuesto por Drake era llanamente la destrucción del grueso de la armada española, para obtener el dominio de la mar y evitar así la invasión. Quizá ésta sea la primera enunciación del principio básico de la Estrategia Naval de tomar la iniciativa y asestar el primer golpe, tal como Nelson llevaría a la práctica dos siglos más tarde.

La contestación de la Reina no se hizo esperar y ordenó a Drake que la informase antes de actuar, en primer lugar acerca de su opinión sobre la mejor forma de oponerse a la acción de las fuerzas concentradas en Lisboa y, en segundo, si la flota inglesa era lo suficientemente fuerte como para oponerse a los enemigos del Reino.

A la primera cuestión planteada Drake consideró prematuro responder porque carecía de información fidedigna sobre la capacidad real de la armada española y, además, no había podido contrastar la determinación de sus propios subordinados, ya que si éstos imitaban el ejemplo de William Borough en Cádiz, ante un enemigo poderoso podrían poner a todos en peligro. Añadía que si su flota era reforzada con cuatro navíos de la Reina y 16 velas más de Londres bien provistas de víveres entregados sin mezquindad, podría hostigar la armada española una vez hubiese salido de Lisboa y dificultar su tránsito hacia Inglaterra. Para Drake ésta era la mejor opción y más segura pues a su entender «la ventaja del tiempo y lugar es media victoria en todas las acciones militares». Agregaba que una cicatería en la provisión de víveres podía dar al traste con toda la operación.

En cuanto a la segunda pregunta de la Reina, opinaba que cuanto más se incrementasen los efectivos ingleses mejor sería, pues a su juicio «nunca hubo una fuerza tan importante como la que ahora hay o se prepara contra Vuestra Majestad y la verdadera religión» (35).

A pesar de los avisos que llegaban a la corte inglesa referentes a los planes españoles, e incluso la noticia de una supuesta salida de la armada española que, según Howard, podría encontrarse sobre Guernesey y Jersey (islas Normandas, canal de la Mancha) (36), el juicioso consejo de Drake fue desatendido y no recibió la tan ansiada orden de hacerse a la mar (37). A cambio, la Reina decidió el 24 de abril que el grueso de la escuadra de

---

tos por «120 navíos alistados además de los mercantes, de los cuales 25 son de su propiedad, bien armados y aprestados.» (CSPV, vol. 8, doc. 648).

(34) JKL, vol. I, pp. 123-126.

(35) JKL, vol. I, pp. 147-149.

(36) JKL, vol. I, pp. 150 y 151.

(37) Curiosamente, según Bernardino de Mendoza, «el Tesorero (Walsingham) dijo a Julio (el embajador inglés Stafford) que si él (el Tesorero) se hubiera entretenido dos días más en llorar a su madre, que era muerta, los demás del Consejo hubieran hecho salir a Drake, el cual se entretendría hasta el 4 de mayo si no se entendía novedad de la armada de España.» (AGS, E-Francia, leg. K-1567-75).

Howard se trasladase hacia el oeste hasta Plymouth para reunirse con sir Francis (38). Acompañando al Almirante irían 20 navíos de su flota y otros 20 de Londres, mientras que al mando de Seymour permanecerían en el Mar Estrecho 14 navíos, 13 buques, cinco pinazas y tres cárabas, además de todas las unidades que se le agregasen procedentes de los Países Bajos rebeldes a Felipe II (39).

(38) JKL, vol. I, p. 159. Esta orden fue detectada por el espionaje español con extraordinaria rapidez y veracidad (AGS, E-Francia, legs. K-1567-75 y K-1568-30). También Bernardino de Mendoza dio la información, aunque atribuyó esta disposición al inicio de una incursión del Almirante y Drake en las costas españolas o portuguesas (AGS, E-Francia, legs. K-1567-76 y K-1568-29 y 44 ).

(39) JKL, vol. I, pp. 167-169; AGS, E-Francia, leg. K-1568-38.1 y BL, Cotton, ms. Julius, F X, fols. 111-117. Según los agentes españoles en Inglaterra, las dotaciones de los navíos de Londres preferían servir a las órdenes de Drake (AGS, E-Francia, leg. K-1568-38.2), lo cual era cierto; fijaban la salida para el 7 de junio y estimaban en 120 el número de navíos movilizados (AGS, E-Francia, leg. K-1568-44). Thomas Fenner y Robert Crosse participaron a Drake que tenía exceso de gente, lo cual permitió una selección de las dotaciones desembarcando los peores (JKL, vol. I, pp. 171-173).

De acuerdo con el investigador Schokkenbroek, resulta difícil cuantificar el total de las fuerzas navales holandesas en presencia en las costas de los Países Bajos movilizadas para oponerse a los propósitos del duque de Parma. Basándose en fuentes secundarias, proporciona el número de embarcaciones destinadas al bloqueo de los diferentes puertos en poder de los

Localización	Número
Bloqueo de la costa de Flandes	90
Bloqueo del puerto de Sluis	32
Bloqueo del puerto de Amberes	135
Bloqueo del puerto de Delfzijl (Groninga)	100
Agregados posteriormente a la flota sobre Flandes	50
<b>Total</b>	<b>407</b>

españoles:

Esta estimación no es indicativa de la fuerza real de las fuerzas navales holandesas. El navío de guerra de mayor porte desplazaba 200 toneladas y montaba dieciséis piezas de artillería de pequeño calibre. Existía también una flota formada por buques mercantes transformados en navíos de guerra por la instalación de cañones de pequeño calibre, escogidos entre las 2.700 embarcaciones de 25 a 100 toneladas que se dedicaban al comercio marítimo. Entre noviembre de 1587 y julio de 1588 alrededor de 200 buques de estos buques fueron movilizados para la defensa de los Países Bajos. La flota situada sobre la costa de Flandes estaba directamente a cargo de Justinus van Nassau, hijo ilegítimo de Guillermo de Orange, y teniente-almirante de Zelanda desde 1585. Mandaban sendos escuadrones, Joos de Moor, vicealmirante de Zelanda; Jonker Jan van Duivenvoorde, señor de Warmond y teniente-almirante de Zelanda; su yerno Jonker Pieter van der Does y Jan Gerbrandszoon, ambos vicealmirantes de Holanda (J.C.A. SCHOKKENBROEK, «Where Serveth Justin with his shipping of Zeeland? The Dutch and the Spanish Armada, 1588», en *God's Obvious Design. Papers for the Spanish Armada Symposium, Sligo, 1988*, Tamesis Books Limited, London, 1990, pp. 105 y 106).

Para Fernando Riaño Lozano, en su estudio sobre los medios navales de Farnesio, la composición aproximada y el despliegue de las flotillas preparadas para la invasión eran los siguientes:

Drake no se conformó con esta decisión y escribió a la Reina para insistir en la necesidad de atacar a la armada española con todas las fuerzas disponibles lo más lejos posible de las costas de la Gran Bretaña. Sus apreciaciones estaban basadas en los avisos que había recibido acerca de la magnitud de los preparativos realizados por Felipe II y su aprensión de constituir una farsa las conversaciones de paz que se mantenían en Ostende entre los delegados de Parma y los de la propia Reina (40).

La solidez de los argumentos expresados tuvo éxito y Drake, fue convocado a la capital inglesa para redactar con el Consejo y el Almirante un nuevo plan de campaña que sustituyese al anterior del 27 de abril. Empezó el viaje a mediados de mayo, dejando en Plymouth a los capitanes Thomas Fenner y Robert Crosse a cargo de su escuadra (41).

Las propuestas de sir Francis fueron aceptadas en gran parte por la Reina, lo que sería reconocido honestamente por Howard poco después (42). El 30 de mayo el Consejo modificó las órdenes del plan del 27 de abril en el sentido de disponer que el Almirante se posicionase a occidente de la costa de Inglaterra con la flota a su cargo, situándola entre España y la citada costa, dándole libertad de maniobra para impedir cualquier tentativa de la armada española contra los dominios de la Reina en Inglaterra e Irlanda, así como contra Escocia (43). También se ordenaba a Seymour tomar el mando de los navíos que dejase el Almirante en el Mar Estrecho y aquellos que proporcionasen los aliados holandeses y zelandeses para enfrentarse en caso necesario a las fuerzas del príncipe de Parma durante la ausencia de Howard y Drake (44).

	Dunkerque	Amberes	Nieupoort	La Esclusa (Sluis)	Total
<b>Navíos de guerra</b>	29	28	-	3	60
<b>Mercantes</b>	48	-	7	-	55
<b>Transportes</b>	21	2	173	2	198

Fuente: Fernando Riaño Lozano, *Los medios navales de Alejandro Farnesio (1587-1588)*, Madrid, Editorial Naval, 1989, p. 233.

(40) JKL, vol. I, pp. 165-167. Los avisos contenidos en este escrito fueron exagerados por Drake quizá para reforzar sus argumentos. Más noticias coetáneas están contenidas en los docs. JKL, vol. I, pp. 169 y 170 y HUME, vol. IV, doc. 287, estas últimas bastante exactas. Los avisos que llegaron a Rouen sobre una supuesta salida de la armada, es de creer que llegasen a oídos ingleses (AGS, E-Francia, leg. K-1568-46). Otros en cambio obtenidos por Seymour (JKL, vol. I, pp. 173 y 174) son fantásticos, casi tanto como los del doc. JKL, vol. I, pp. 181-184.

(41) JKL, vol. I, pp. 171-173. Fenner y Crosse temían quedar atrapados si la armada se presentaba ante Plymouth durante la ausencia de Drake. Según Mendoza, éste emprendió el regreso de Londres el 27 de mayo (AGS, E-Francia, leg. K-1568-55).

(42) JKL, vol. I, pp. 202-205.

(43) FJSF, f. 316. Aunque un tanto distorsionados, estos planes llegaron a conocimiento de Bernardino de Mendoza gracias a Stafford y los retransmitió a Madrid (AGS, E-Francia, leg. K-1567-78).

(44) FJSF, f. 316. Esta directiva de operaciones que envió la Reina a Seymour fue ampliada y detallada por unas instrucciones de Howard (FJSF, f. 317). Los veinte navíos holandeses



Charles Howard, lord Effingham y conde de Nottingham (1536-1624), c. 1620, por Daniel Mytens. National Maritime Museum.

Para verificar los datos que se poseían sobre los preparativos enemigos, William Coxe había efectuado una incursión a las costas españolas en una pinaza entre finales de febrero y primeros de marzo, y rindió un informe a Fenner que no añadía nada sustancial a lo ya conocido: observó solamente la presencia de un elevado número de buques menores con aprovisionamientos para la armada (45). A esta pinaza siguieron otras destinadas a las costas de Portugal y Francia que proporcionaron noticias a Plymouth y Portsmouth (46). Con independencia de estos buques sueltos, una pequeña escuadrilla constituida por seis velas al mando del capitán Polwhele se dedicó a obtener inteligencia de las actividades españolas en las costas de Galicia y Portugal; el 23 de mayo su presencia fue descubierta a la altura del cabo de Finisterre (47).

En cumplimiento del nuevo plan, el lord almirante y Seymour salieron de Las Dunas el 31 de mayo, el primero con destino a Plymouth, mientras que el segundo quedaba en el

Mar Estrecho hacia Blackness, donde fondeó el mismo día para regresar a las

---

designados para apoyar a Seymour constan en el doc. JKL, vol. I, pp. 230 y 231; posteriormente sería rechazada su colaboración por el escaso porte de los buques.

(45) JKL, vol. I, pp. 90-93. Drake, al comentar el informe de Coxe, no se apercibió de su exageración y en un memorandum atribuyó a los españoles una actividad naval muy superior a la que en realidad mantenían en las costas peninsulares (JKL, vol. I, pp. 93-95).

(46) AGS, E-Francia, leg. K-1567-42 A y B y JKL, vol. I, pp. 119-123.

(47) JKL, vol. I, pp. 171-173 y AGS, GA, 223-160 y 236-41. Una tentativa de Polwhele montada para capturar cuatro navíos vizcaínos en la costa gallega, fue neutralizada por la oportuna presencia en tierra de 300 infantes y 50 caballos del conde de Altamira, pero el inglés capturó dos portugueses a la altura de Finisterre de nombres Salvador de Araujo y Salvador Morgante, que iban en una carabela y serían conducidos a Plymouth. A su regreso, el 22 de julio, rindieron un interesante informe sobre la composición y fuerzas de la flota inglesa (AGS, GA, 225-10). Domingo de Lago y otro pescador también fueron apresados y llevados a Plymouth, donde el primero sería interrogado varios días personalmente por Drake sobre la composición de la armada y las defensas de La Coruña (AGS, E-Castilla, leg. 165-272). Por último, dos o tres pescadores más fueron detenidos en el cabo de San Vicente y conducidos a Inglaterra, donde informaron sobre la armada (JKL, vol. I, pp. 186-189).

costas inglesas el primero de junio (48). Por su parte, Drake se hizo a la mar con sesenta velas para recibir a Howard y, tras rendirle los honores correspondientes, fondearon ambos en la ensenada de Plymouth a lo largo de la mañana del 2 de junio (49).

Las unidades llegadas al mando directo de Howard ascendían a 11 grandes navíos y ocho pinazas de la Marina Real, y una escuadra auxiliar de dieciséis navíos grandes y cuatro pinazas proporcionadas por la ciudad de Londres (50). A ellos hay que agregar una escuadrilla de siete buques y pinazas propiedad del Almirante, encabezados por el *White Lion*, de 140 toneladas, que iban a participar en toda la campaña (51), y otros ocho buques y 12 pinazas procedentes de los puertos de la costa sur de Inglaterra y canal de Bristol, incorporados a Howard bien sea durante la navegación a Plymouth o poco después de haber entrado en este puerto (52). En total, 37 navíos grandes y 29 embarcaciones menores tipo pinaza.

Las fuerzas que a cargo de Drake habían esperado en Plymouth la llegada de Howard estaban formadas por cuatro galeones y dos pinazas de la Reina, catorce grandes navíos mercantes de más de 200 toneladas y otros veinte tipo pinaza también mercantes. En total, 40 buques (53). En conjunto la fuerza reunida en Plymouth superaba por lo tanto las 100 unidades.

El almirante pretendía en principio permanecer en el puerto un par de días haciendo aguada completa, y salir de nuevo con la intención de mantenerse cruzando entre las costas de España e Inglaterra para interceptar la derrota probable de la armada española (54). Para concretar el plan de campaña, el 3 de junio reunió un consejo de guerra en el que participaron acaloradamente

---

(48) JKL, vol. I, pp. 177-179. Las fuerzas que permanecieron con Seymour en el Mar Estrecho figuran en el doc. JKL, vol. II, p. 180.

(49) JKL, vol. I, pp. 179 y 180 y BL, Cotton, ms. Otho E IX, f. 189v. Ubalduino especifica que las fuerzas con que Drake recibió al lord Almirante ascendían a treinta navíos formados en tres líneas, llevando en vanguardia pinazas y embarcaciones menores; el historiador italiano describe el ceremonial marítimo con el que sir Francis solemnizó el encuentro para enfatizar su subordinación a la insignia de Howard (MMR, p. 87). Antonio de Vega informó de la llegada de la flota inglesa pero dio como fecha el día 4 de junio (AGS, E-Francia, leg. K-1568-82).

(50) JKL, vol. I, p. 251 y JKL, vol. II, p. 180. Los navíos de Londres eran treinta (JKL, vol. II, pp. 323-341); en Plymouth faltaban diez más que formaban la escuadrilla de Henry Bellingham y saldrían a la mar en agosto (JKL, vol. I, p. 339).

(51) JKL, vol. II, pp. 323-341.

(52) JKL, vol. I, p. 167 y JKL, vol. II, pp. 323-341. Bernardino de Mendoza proporcionó la cifra de 80 navíos en el Canal entre Dover y Calais (AGS, E-Francia, leg. K-1568-55).

(53) FJSF, f. 115 y JKL, vol. II, pp. 323-341. Los cuatro galeones de la Reina que Drake tenía a cargo eran los *Revenge* (insignia), *Hope*, *Nonpareil* y *Swiftsure*. Bernardino de Mendoza acertó plenamente en el número de los navíos asignados a Drake (AGS, E-Francia, leg. K-1568-55). Petruccio Ubalduino difiere algo (MMR, p. 86).

(54) JKL, vol. I, pp. 177-180 y BL, Cotton, ms. Otho E IX, f. 189v. Como escribía Seymour, Howard había mantenido en Blackness conversaciones con un mensajero enviado por el duque d'Aumale, sitiado en Boulogne por los de la Liga católica, que le ofrecía ayuda y noticias de la guerra civil francesa. Seymour estaba preocupado por el reabastecimiento de víveres para su flota. Los movimientos de las fuerzas navales inglesas fueron detectados inmediatamente por el espionaje español y veneciano, aunque desconocían sus propósitos (AGS, E-Francia, leg. K-1568-38.1 y CSPV, vol. 8, doc. 682). Las cifras que proporcionaron sobre la fuerza

los mandos principales de la flota (55). Discutieron sobre la conveniencia de salir inmediatamente a la mar para combatir a la armada española antes de que se aproximase a las costas inglesas, o bien esperar su entrada en el Canal y entonces atacarla. Algunos vocales del consejo eran partidarios de aguardar noticias ciertas de los movimientos de Medina Sidonia, que por todos los indicios parecía que ya estaba en la mar (56). Las discusiones se prolongaron hasta la noche, para reanudarse el día siguiente. Finalmente, Drake hizo prevalecer su opinión y el Almirante decidió la salida inmediata hacia España (57). Como la controversia había trascendido a las dotaciones de la flota, el 5 de junio domingo de Pentecostés, Howard y Drake fueron juntos a la iglesia y tomaron los sacramentos en la mayor de las armonías para acallar las murmuraciones (58).

Sin embargo, la flota no pudo hacerse a la mar por dos razones principales, el viento contrario y la escasez notoria de víveres que padecían los navíos pues sólo disponían de autonomía para 18 singladuras. La situación era angustiosa para Howard, que había recibido avisos sobre la posibilidad de la partida de la armada de Lisboa aprovechando precisamente el viento tan adverso para los ingleses. El Almirante, no obstante, aseguró a Burghley la salida a la mar aunque todos muriesen de hambre (59).

La flota de Howard, compuesta de 87 velas partió finalmente de Plymouth el 9 de junio, con viento favorable del nornoroeste e intenciones de dirigirse a la costa de España, pero cuando no llevaba ni catorce horas en la mar, el viento roló al suroeste y sur, manteniéndose así durante siete días con mucha fuerza, impropia de esta época del año; la flota se vio obligada a permanecer cruzando entre las islas d'Ouessant y Scilly con tiempo muy duro. El día 15, sobre las 03.00, el viento se puso al oeste y cargó mucho, obligando a Howard a regresar de arribada a Plymouth el 16 con bastantes dificultades, una vez enterado por un flamenco que encontró en la mar de que la armada navegaba hacia Inglaterra con 150 navíos (60).

---

de Drake eran exageradas. El embajador Bernardino de Mendoza dio una versión diferente de los tratos con d'Aumale (AGS, E-Francia, leg. K-1568-55).

(55) MR, p. 87. Los asistentes al consejo fueron Charles Howard, Drake, Thomas Howard, Sheffield, Roger Williams, Hawkins, Frobisher y Thomas Fenner (JKL, vol. I, pp. 208-212).

(56) El capitán Polwhele había sido enviado de nuevo a la mar para obtener inteligencia de los españoles (JKL, vol. I, pp. 171-173); véase nota 46.

(57) La oposición a la postura de Drake, estaba encabezada al parecer por Frobisher, que detestaba cordialmente al vicealmirante.

(58) MMR, p. 87.

(59) JKL, vol. I, pp. 186-189. Para paliar en algo esta necesidad de víveres se incautó la carga del navío *Mary of Hamburg* que se encontraba en Plymouth (JKL, vol. I, pp. 189 y 190). Seymour padecía la misma carencia de bastimentos en su flota destacada en el Canal (JKL, vol. I, pp. 184 y 185).

(60) BL, Cotton, ms. Otho E IX, f. 210v y MMR, p. 88. Los vientos del S y SW que se mantuvieron del 10 al 15 de junio permitieron a la armada de Medina Sidonia remontar el cabo de Finisterre, pero dispersaron sus navíos que en su mayoría se vieron obligados a entrar en La Coruña. Antonio de Vega informó de esta salida a Bernardino de Mendoza el 29 de junio, pero exagerando la fuerza inglesa (AGS, E-Francia, leg. K-1568-82); el embajador retransmitió la noticia a Madrid el 7 de julio (AGS, E-Francia, leg. K-1568-69) y el 26 siguiente (AGS, E-

Cuando el Almirante dio a la Reina la novedad de esta salida infructuosa manifestó su intención de navegar hasta Bayona de Galicia y mantenerse allí en observación de los movimientos españoles. La idea no fue bien recibida por el Consejo Real, y Walsingham le contestó, pusilánime, ordenando que no llegase tan lejos en su patrulla, limitando ésta a mantenerse cruzando «arriba y abajo en una zona sin precisar entre las costas de España e Inglaterra,» de modo que pudiese conjurar los intentos de la armada contra este último reino, o contra Escocia o Irlanda (61).

Para Howard y sus subordinados, ante las evidencias que señalaban la presencia de la armada en la mar, y habida cuenta la persistencia de los vientos del oeste y suroeste, era evidente que resultaba imposible mantener la flota inglesa en una zona que permitiese proteger simultáneamente a Inglaterra, Irlanda y Escocia. Así lo hizo saber al tesorero Walsingham por carta del 23 de junio (62), añadiendo que parecía seguro haber salido la armada el 30 de mayo y, una vez agrupada, había navegado al oeste y al norte para aprovechar el viento persistente del oeste y caer sobre cualquier lugar de las islas británicas, por lo que estarían allí antes de recibir Walsingham esta carta. Respecto a los víveres, la situación en los navíos era agobiante, pues sólo disponían de una provisión para 15 ó 16 días; aun así se proponía salir a la mar cuando el viento fuese favorable, pues nunca había existido «una fuerza tan dispuesta a servir a su príncipe como ésta lo está» (63).

El día siguiente, 24, Howard volvió a escribir al tesorero una extensa carta en la que, además de informar sobre la persistencia del temporal duro reinante desde hacía tres jornadas —lo que había obligado a varios navíos a enmendar el fondeadero—, insistía en esperar a la armada en las costas españolas o en algún puerto suyo, sentir de sobra compartido por Drake, Hawkins, Frobisher y otros hombres de gran experiencia; señalaba asimismo el riesgo de desembarco de los españoles en Irlanda o Escocia antes de llegar la carta a manos de su destinatario, habida cuenta el tiempo que llevaba la armada en la mar sin aparecer. Añadía con razón su extrañeza de que no haberse percatado aún los delegados ingleses en las negociaciones de Bourbourg (hoy Francia) si España buscaba o no una paz sin fraude; a su juicio, la Reina debía emplear las mismas armas, e incluso poner a don Antonio en Portugal como maniobra de distracción (64). Acabada de firmar esta carta, Howard recibió con asombro la de Walsingham del día 19, en la que la Reina, como hemos visto, le ordenaba mantenerse arriba y abajo

---

Francia, leg. K-1568-63). El aviso, puntual en extremo, de la salida de los 85 navíos ingleses con sus portes y armamento fue comunicado a la Corte por el conde de Fuentes el 23 de julio (AGS, GA, 225-10).

(61) JKL, vol. I, pp. 192 y 193. En estos momentos se habían confirmado la salida y la fuerza de la armada de Lisboa con avisos correctos (JKL, vol. I, pp. 193 y 194).

(62) JKL, vol. I, pp. 195-199.

(63) Seguían las dificultades en el suministro de víveres (JKL, vol. I, pp. 199-202 y 234-236).

(64) JKL, vol. I, pp. 199-202. En la carta, Howard resalta el comportamiento animoso, amable y cumplidor del vicealmirante Drake hacia la Reina y su propia persona.

cruzando entre las costas de España e Inglaterra pero sin llegar a la Península Ibérica, «no vaya a ser que la armada española vaya a dirigirse hasta la altura de 50º y después varíe su rumbo directamente hacia este Reino» (65).

A la vista de las órdenes anteriores, el almirante insistió en defender a ultranza las ventajas de llevar la campaña a las costas peninsulares, opinión, como sabemos compartida unánimemente por todos los mandos de la flota a conciencia y de ningún modo irreflexivo. Estaba persuadido de que las negociaciones de paz eran un engaño del rey español a la espera de que Guisa convenciese al monarca francés de la necesidad de apoyar a Felipe II. Para ese momento ya se habrían consumido los víveres de la flota inglesa y, como era prácticamente imposible reponerlos a tiempo, la situación podía llegar a ser peligrosa. Aunque tornó a enumerar las ventajas que reportaba la guerra ofensiva, su voluntad era la de obedecer siempre las órdenes de la Reina (66).

Días más tarde reclamaba al Consejo el envío de bastimentos y dinero (67). La escasez de los primeros era tan acusada que Howard se vio precisado a salir a la mar el 29 de junio para buscarlos, pero al rolar el viento al sur regresó a Plymouth el primero de julio sin haber logrado su propósito. La situación se hacía insostenible por momentos y además había perdido la oportunidad de interceptar los navíos de la armada que, ignorantes de la entrada del grueso en La Coruña, habían alcanzado el punto de reunión previsto por Medina Sidonia, en las islas Scilly, en total unos 20 navíos españoles con los que unas pinazas inglesas intercambiaron cañonazos (68). Asimismo, según Bernardino

---

(65) JKL, vol. I, pp. 192 y 193.

(66) JKL, vol. I, pp. 202-205. El desconcierto de las autoridades inglesas sobre el lugar escogido por los españoles para descargar el golpe se aprecia claramente en la correspondencia de Seymour a Walsingham (JKL, vol. I, pp. 206-208 y 231-233) y de Winter al mismo (JKL, vol. I, pp. 212-217); en esta última carta expresaba su impresión de que Parma pretendía dirigirse a la isla de Sheppey, Harwich o Yarmouth y proponía diversas soluciones para rechazar los ataques. Giovanni Mocenigo, el siempre bien informado embajador de Venecia en París, también ignoraba el destino final de la armada (CSPV, vol. 8, doc. 691).

(67) El incremento de las enfermedades y la sustitución de las dotaciones por licenciamiento aumentaban el gasto (JKL, vol. I, pp. 217-219).

(68) JKL, vol. I, pp. 219, 220-222, 224-227 y 256-258. Mientras tanto, Seymour realizaba del primero al tres de julio una incursión hasta Gravelinas, durante la que interceptó dos naves pequeñas francesas. También padecía con los víveres los mismos problemas que Howard (JKL, vol. I, pp. 222-224). Las agrupaciones españolas avistadas eran las nueve naves de Juan Gómez de Medina y doce naves de la almiranta de las urcas a cargo de Juan de Villaviciosa que navegaban sobre las islas Scilly dando bordos, en cumplimiento de las instrucciones del duque de Medina Sidonia para el caso de dispersión de la armada, tal como había sucedido en La Coruña (FD, docs. 136 y 139). El primero de julio, el grupo de Gómez de Medina llegó a seis millas de las islas, donde descubrió tres bajeles ingleses a los que dio caza; uno de ellos, cañoneado por los españoles, tuvo que varar en Cornwall con heridos a bordo; el patrón, un tal Simons, de Exeter, informó de la acción a lord Howard en Plymouth (JKL, vol. I, pp. 221 y 222). El 2 de julio, al amanecer, el grupo de Villaviciosa avistó dos navíos, uno escocés y el otro irlandés, que venían del canal de San Jorge entre Land's End y las Siete Piedras; la urca *El Gato* abordó uno de ellos que zozobró tras breve combate, con un saldo de tres muertos y el resto de la dotación prisionera. La urca *Paloma Blanca* rindió el otro navío y lo tomó a remolque; éste faltó

de Mendoza, el almirante hacía tiempo que conocía la presencia de la armada en La Coruña (69).

Los víveres para un mes de consumo de la flota llegaron por fin el 2 de julio en quince naves enviadas desde Londres; empezó su embarco febrilmente en los navíos con la intención de salir de nuevo a la mar al concluir la operación, espoleado Howard por los avisos acerca de la citada presencia de buques españoles en la zona de las islas Scilly (70). Mientras, Seymour permanecía en el Mar Estrecho a la expectativa de lo que pudiera intentar el príncipe de Parma. El mal tiempo evitaba la partida de navíos desde Dunkerque, incluso de aquellos que habían de ir a España con la correspondencia de Farnesio, y que Seymour pretendía interceptar (71). Según avisos procedentes de El Havre, los ingleses no encontraban facilidades en este puerto para vigilar desde allí los movimientos en Dunkerque (72).

Howard salió a la mar apresuradamente el 4 de julio, cuando el viento se puso del noreste, sin haber finalizado el embarco de los víveres, por lo que ordenó a las naves de aprovisionamiento que le siguiesen. Arrumbó a las islas Scilly, con el propósito de interceptar los navíos españoles avistados poco antes, pero el viento roló al sur suroeste cuando la flota inglesa llevaba tan sólo dieciséis horas navegando, de manera que el almirante se vio precisado a mantenerse entrando y



Sir Francis Drake (c.1540-1596). Atribuido a Jodocus Hondius. National Portrait Gallery, Londres.

por la noche, quedando cuatro prisioneros en el buque español (JKL, vol. I, pp. 238-243 y 245-248; FD, docs. 136). Bernardino de Mendoza informaba puntualmente al Rey de los movimientos de la flota inglesa que suponía compuesta por 136 velas (AGS, E-Francia, legs. K-1567-86 y 93 y K-1568-70 y 82).

(69) AGS, E-Francia, leg. K-1568-70.

(70) JKL, vol. I, pp. 224-229 y 234-236. A las 7 de la tarde del 3 de julio, Howard recibió una carta de Walsingham y unos avisos; desconocemos su contenido, pero debió ser la respuesta a la del Almirante del 25 de junio (JKL, vol. I, pp. 202-205). Por la reacción de Howard, sus firmes protestas debieron surtir efecto y la Reina le concedió libertad de movimientos.

(71) JKL, vol. I, pp. 233 y 234. La interceptación de los navíos que iban o venían de España se hacía difícil pues llevaban bandera inglesa o neutral para evitar los registros en la mar (JKL, vol. I, pp. 236 y 237). En estos días la fuerza de Seymour era variable de 15 a 16 navíos de la Reina y 18 de diversos puertos con 2.271 hombres en total (JKL, vol. I, pp. 234-236, 261 y 285-287). Se vio precisado a despedir varios navíos por falta de víveres y se lamentaba del mal tiempo reinante aquel verano en el Canal (JKL, vol. I, pp. 253-255).

(72) AGS, E-Francia, leg. K-1568-74.



Justinus van Nassau (1559-1631), por Jan Anthoniszoon van Ravesteyn. Rijksmuseum, Amsterdam.

saliendo del Canal. Destacó a Drake hacia las proximidades de la isla d'Ouessant; allí encontró una embarcación inglesa enviada en descubierta hacía varios días, la cual le informó de haber hablado con la dotación de un navío irlandés abordado y tomado a remolque el 2 de julio por la urca española *Paloma Blanca* perteneciente a la armada; sus tripulantes confirmaron la dispersión de las fuerzas españolas y la reunión posterior en La Coruña. A la vista de esta situación, Howard decidió mantenerse en el Canal y adoptar un despliegue de la flota en tres divisiones a la vista una de otra, de modo que si alguna descubriese la armada española podría dar aviso inmediato a las otras agrupaciones para atacar al enemigo una vez reunidas. El almirante permanecería en la zona central del Canal con la fuerza principal; Hawkins se sustituiría hacia la parte de las Scilly

con 20 navíos y cuatro o cinco pinazas, y Drake, con unas fuerzas similares, se mantendría hacia la isla d'Ouessant (73).

Cuando Drake llevaba varios días cruzando, a la vista de los avisos recibidos pensó que este dispositivo no era el más procedente y, como siempre, llegó a la convicción de que acercarse a la costa española era la opción más acertada; así lo expresó lealmente en un memorando fechado el 14 de julio, dirigido sin duda a Howard. Sus ideas estaban basadas en que la armada, tras resultar dispersada por un temporal, había regresado a puerto; la permanencia de la flota en el Canal no servía más que para consumir los pocos víveres que restaban, por lo cual el resultado de la operación peligraba si no se llegara al combate; acortar las raciones sin ir hacia España desmoralizaría a las dotaciones; la proximidad a la costa enemiga proporcionaría mejor información sobre sus intenciones; si se consiguiese apresar algún navío español desanimaría grandemente a la armada; por último, estaba convencido de que si no se emprendía pronto alguna acción, apenas serían capaces de efectuar ninguna operación de importancia (74).

(73) JKL, vol. I, pp. 245-248. Los avisos de estos movimientos llegaron a España el 22 de julio; estimaban la fuerza inglesa en 150 navíos grandes y pequeños con 10 a 12 mil hombres abordo (AGS, GA, 225-111).

(74) JKL, vol. I, pp. 237 y 238. El Consejo Privado de la Reyna estaba muy preocupado por el asunto de los víveres de la flota; por ello Marmaduke Darell informó a Walsingham y al Consejo Privado sobre los navíos de la Reina que estaban en la mar a las órdenes del Almirante

Howard se plegó en parte a las razones que esgrimía Drake e inmediatamente, el 15 de julio, concentró la flota, quedando en una situación tal que la isla d'Ouessant demoraba al este sureste y las Scilly al nornoroeste, a unas 45 millas de cada una de estas referencias geográficas, con sendas pinazas exploradoras, una posicionada entre el grueso de la flota y d'Ouessant, y la otra hacia las Scilly. De esta forma pretendía evitar que cualquier navío pudiese entrar en el Canal sin ser detectado y mejorar mucho el anterior despliegue más vulnerable (75). Es el mismo dispositivo que desplegará la Royal Navy en lo sucesivo hasta las guerras del Consulado y del Imperio napoleónico a principios del siglo XIX para defenderse de las incursiones enemigas procedentes del Atlántico.

Mientras la flota mantenía este despliegue, Howard destacó infructuosamente diversos navíos con objeto de descubrir la armada española, para terminar confesando a Walsingham que había hecho todo lo humanamente posible para encontrar al enemigo (76).

Ante los informes recibidos que aseguraban la concentración de la armada en La Coruña y haber saltado un buen viento del norte, tras un consejo de guerra en el que sin duda Drake llevó la voz cantante, el almirante ordenó a las tres de la tarde del 17 de julio poner proa al sur, con el propósito de descubrir y atacar a los españoles. Esta decisión, que no contaba con la aprobación de la Reina ni del Consejo, adoptada en defensa de la patria a pesar de la escasez de víveres que padecían los navíos resulta cuando menos admirable y de una notable agresividad que honra grandemente a los mandos que la tomaron (77).



Joos de Moor. Grabado por J. Houbraken (1760). Colección González-Aller, Madrid.

y Seymour, con los días de víveres que a su juicio tenían y otras necesidades (JKL, vol. I, pp. 234-236, 243-245, 248-250, 252, 253, 259 y 260). La noticia de la arribada de Medina Sidonia a La Coruña fue confirmada el 15 de julio por Gilbert Lee, llegado a Portsmouth el 15 de julio procedente de la costa española (JKL, vol. I, pp. 341 y 342).

(75) JKL, vol. I, p. 255.

(76) JKL, vol. I, pp. 256-258.

(77) De este movimiento hacia España —que fija en el día 14— se enteró el embajador de Venecia en Francia, Giovanni Mocenigo, y el 26 de julio lo comunicó al Dux (CSPV, vol. 8, doc. 697).

El viento se mantuvo hasta el día 19 en que cambió al sudoeste, arreciando, por lo que la flota puso rumbo a Inglaterra y fondeó en Plymouth del 20 al 22 de julio con los buques al límite de existencias de víveres y de agua (78). El almirante envió a la corte a sir Edward Hoby para que informase personalmente a la Reina y el Consejo sobre la campaña, así como recabar instrucciones sobre las futuras operaciones (79).

La incursión inglesa fue descubierta el día 21 por Pablo de Aramburu, durante una exploración realizada con dos zabras por orden de Juan de Cardona, quien relata que ese día «vimos un navío por la mañana, y a las tres de la tarde vimos juntas sesenta y más velas inglesas, y entre ellas diez muy grandes con sobrevela de gavia cada una de ellas; podían estar norte/sur de Llanes (Principado de Asturias), 40 leguas (120 millas) de tierra; iban la vuelta del nornoroeste. Seguimoslas hasta las cinco de la tarde y, después, volvimos nuestra derrota» (80).

Del relato de Aramburu y las informaciones contenidas en la nota 78 precedente, se puede llegar a la conclusión que la flota inglesa, si el día 21 llevaba una singladura navegando al nornoroeste cuando arrumbó hacia Plymouth, debió acercarse hasta las 30 ó 45 millas de la costa asturiana, muy de acuerdo con la opinión Fenner de alcanzar las 15 leguas (45 millas) de España (81).

Nada más fondear en la ensenada de Plymouth, la flota procedió inmediatamente al reaprovisionamiento de víveres y pago de las dotaciones (82). Mientras, Howard, impaciente por regresar a la mar, acuciado por los avisos recibidos acerca de la presencia de la armada en La Coruña, aseguraba por carta a Walsingham que nada le retendría en puerto, no obstante la epidemia que padecían las dotaciones de la flota, lo cual había obligado a despedir las tripulaciones de cuatro o cinco navíos; en este sentido expresaba que «no habrá ni enfermedades ni muertes que nos hagan volver atrás hasta que este

---

(78) BL, Cotton, ms. Otho E IX, f. 211; JKL, vol. I, pp. 238-243. No están muy claros estos movimientos de la flota inglesa; así, mientras el relato anónimo del documento JKL, vol. I, p. 6, especifica que el viento norte se mantuvo del 18 al 20 de julio, en cuyo momento cambió al sur a unas 40 leguas (120 millas) de la costa española, Fenner decía: «El 19 de julio nos habíamos desplazado hasta una diez leguas (30 millas) al SW de Ushant (d'Ouessant), cuando el viento roló al sudoeste y empezó a soplar con fuerza» (JKL, vol. I, pp. 238-243). Para complicarlo más, Cely dijo en carta a Burghley: «El Lord iba por buen camino, si Dios no hubiese enviado un viento contrario. Nuestra flota estaba a 80 leguas (240 millas) al sudoeste de Ushant. Si el viento se hubiese mantenido dos días y dos noches más, nuestros navíos habrían llegado hasta La Coruña.» (JKL, vol. I, pp. 262 a 267). Respecto a la fecha de entrada en Plymouth, también existen discrepancias. Howard afirma en el doc. BL, Cotton, ms. Otho E IX, f. 211, que entró el 20 de julio; la relación del doc. JKL, vol. I, p. 6, fija la fecha en el día 22, que es la más lógica, pues supone que la flota tardó dos días en alcanzar la ensenada de Plymouth desde las proximidades de España navegando de empopada o a un largo.

(79) JKL, vol. I, p. 262.

(80) FD, doc. 156.

(81) JKL, vol. I, pp. 238-243. Para Ubaldino fue hasta las 40 leguas (120 millas) (MMR, p. 88).

(82) JKL, vol. I, pp. 268-272, 279-282, 284 y 285.

servicio se haya terminado.» Por otra parte, se mostraba orgulloso de los mandos subordinados, aunque no estaba totalmente satisfecho por sus continuas reclamaciones de dinero. Respecto al comportamiento de los navíos en la mar, afirmaba que había sido excelente tanto por su fortaleza como por la maniobrabilidad demostrada (83), en lo cual se mostraba conforme John Hawkins en carta a Burghley de la misma fecha (84).

Fenner se dispuso a partir hacia la costa de Francia con los navíos *Nonpareil* y *Leicester* ante las noticias, no muy precisas, del paso por el Canal de navíos extranjeros con carga española, y en particular de uno cargado de plata destinada a Flandes (85). Henry Seymour, entretanto, con su insignia arbolada en el navío *Rainbow* y desde el fondeadero de Las Dunas interceptaba el tráfico mercante destinado a Dunkerque, a pesar del temporal reinante tan persistente que le hizo escribir a Walsingham: «Apenas se puede creer que haga un tiempo así en esta época del año.» (86).

Este despliegue de las fuerzas navales inglesas —Howard y Drake en Plymouth y Seymour en Las Dunas— se va a mantener hasta el 29 de julio, en que la pinaza *Golden Hind*, al mando de Thomas Fleming, dio cuenta al almirante Howard de la tan esperada noticia de la presencia de la armada española en aguas del cabo Lizard (Cornwall).

Cuando era inminente la aproximación de la armada, las fuerzas de tierra inglesas apostadas en su mayor parte en el condado de Kent y Londres, estaban al mando supremo de Robert Dudley, conde de Leicester, teniendo como lugarteniente a lord Grey, mientras la caballería permanecía a cargo de Henry Radcliffe, conde de Sussex, y la infantería a las órdenes de sir John Norris (87). La movilización de estas fuerzas fue precipitada y, sus efectivos escasamente armados, de tal forma que las autoridades inglesas antes de la llegada de Medina Sidonia, no habían logrado crear un sistema defensivo eficaz en las costas



Lord Henry Seymour. Por Jan Anthoniuszoon van Ravesteyn. Rijksmuseum, Amsterdam.

(83) JKL, vol. I, pp. 272-274.

(84) JKL, vol. I, pp. 274 y 275.

(85) JKL, vol. I, pp. 279-282. Resulta notable la inexactitud de los informes rendidos por una carabela enviada por Drake a la costa española.

(86) JKL, vol. I, pp. 282 y 283. Se refería en especial al mismo temporal que había dispersado a la armada el 27 de julio.

(87) AGS, E-Francia, leg. K-1567-86.

de Sussex y Kent, capaces de hacer frente al asalto de un ejército profesional dotado con artillería pesada, tal como lo era el español del duque de Parma (88).

Las noticias que llegaban a Felipe II respecto a los preparativos ingleses en tierra procedían, en su mayor parte, de Bernardino de Mendoza. Según los avisos obtenidos por el embajador, la Reina había concertado con Arthur, lord Grey de Wilton una leva de 30.000 hombres en el condado de Sussex, y un número similar en el centro del reino con el coronel Norris, mientras lord Hunsdon recibía el encargo de juntar gente en la frontera de Escocia (89). Otros avisos, notables por su exactitud en el número, informaban sobre los 10.000 hombres reclutados en Londres, a los que se pasó revista el 6 de abril, aunque con exceso de optimismo añadía: toda buena gente y bien armada. (90). El despliegue real aproximado de las fuerzas inglesas en tierra a principios de agosto era el siguiente (91):

<b>Milicias de los condados marítimos en observación de los movimientos de la armada</b>	
<b>Localización</b>	<b>Hombres</b>
Devon y Cornwall (cercañas de Exeter)	3.000
Hampshire y Dorset (cercañas de Poole)	2.500
Surrey (cercañas de Portsmouth)	1.500
Sussex (cercañas de Hastings)	2.500
Kent (entre Margate y Dover)	3.000
<b>Total</b>	<b>12.500</b>

(88) MARTIN COLIN & PARKER GEOFFREY: *The Spanish Armada*. Hamish Hamilton Ltd., Londres, 1988, p. 48. A principios de agosto de 1588 todavía no se había adoptado una decisión sobre el cierre del río Támesis a la altura de Tilbury (doc. 5973), así como las fuerzas recién llegadas de Sussex a este campamento no estaban preparadas para hacer frente a la invasión (JKL, vol. I, pp. 318-321). La Reina expresaba su disgusto por la negligencia demostrada por sir John Norris (BL. Cotton, ms. Otho E IX, f. 195), mientras Leicester se quejaba del comportamiento de este último y de sir Roger Williams con la armada presente en las costas inglesas (JKL, vol. I, pp. 305-309). Por el contrario, Henry Seymour estaba muy satisfecho del apoyo que encontraba en Norris (JKL, vol. I, pp. 309-311).

(89) AGS, E-Francia, leg. K-1568-19. Según el informante, las revistas de infantería se realizaban principalmente en Hampshire (norte de Portsmouth), en las cercañas de Cornwall (AGS, E-Francia, leg. K-1567-38.1) y en Londres (AGS, E-Francia, leg. K-1567-67 A y B).

(90) AGS, E-Francia, leg. K-1567-67 y 68. A mediados de abril, Howard consideraba amenazada la seguridad personal de la Reina y sugirió a Walsingham ponerle una guardia de 4.000 hombres de a pie y 1.000 de caballería, lo que fue rechazado por Su Majestad. El 2 de julio volvió a recomendar lo mismo al Consejo, elevando la fuerza de 10 a 12.000 hombres; a ellos se podían agregar en caso necesario los 6.000 embarcados en la flota (JKL, vol. I, pp. 217-220). El 5 de agosto, con la armada a la vista, Leicester insistía en la necesidad de proteger a la Reina (JKL, vol. I, pp. 318-321).

(91) PARKER GEOFFREY, MARTIN COLIN y FERNÁNDEZ-ARMESTRO, FELIPE: *The Sunday Times magazine*, April 17, 1988, pp. 54 y 55.

<b>Otras fuerzas</b>	
<b>Localización</b>	<b>Hombres</b>
Cuerpo de guardia de la Reina en constitución (Londres)	5.000
Cuerpo de ejército en Londres	10.000
Cuerpo de ejército en Tilbury	18.000
En los condados del norte	12.000
<b>Total</b>	<b>45.000</b>

Es interesante conocer cuál era la apreciación española de la situación y preparativos ingleses para hacer frente a la amenaza de invasión por parte de las fuerzas de Felipe II, a través de los avisos que periódicamente llegaban a la corte madrileña originados por los agentes distribuidos por toda Europa, que sirvieron al Consejo Real para actualizar los juicios periódicos sobre la situación del momento. En su mayor parte eran proporcionados por Bernardino de Mendoza, embajador de España en París, no obstante la depresión en la que estaba sumido, pues en abril de 1588 había tratado de obtener licencia de Su Majestad para regresar a España, decepcionado al no haber recibido ninguna merced real después de tres años y medio en Francia, tan falto de dinero que casi no podía hacer frente a las obligaciones de su cargo, aunque a veces el Rey agradecía su trabajo (92). En general, sus avisos pecaban en menospreciar la valía y capacidad de la Marina inglesa, y con relativa frecuencia exageraban las dificultades que encontraba la reina Isabel en la organización de los preparativos para afrontar la amenaza de invasión. Objeto preferente de los avisos de Mendoza fue sir Francis Drake y sus pretensiones de llevar a cabo una incursión en las costas españolas para atacar la armada surta en Lisboa, o bien hacer tanto daño al comercio español de cabotaje que Felipe II se viese obligado a enviar escuadras en su búsqueda y provocar de este modo la acción (93).

El mejor informador de don Bernardino en París fue sin duda el propio embajador de Inglaterra en Francia Edward Stafford («Julio», en la correspondencia oficial), probablemente espía doble, muy aficionado a sacar partido de su posición, procurando obtener dinero del rey de España, so pretexto de las deudas que le acuciaban, según su propia declaración (94). Le seguía a la zaga

(92) AGS, E-Francia, leg. K-1448-168 y 171.

(93) AGS, E-Francia, legs. K-1567-59 y K-1568-84. Mendoza informó acertadamente de que Drake permanecía en Plymouth a finales de mayo (AGS, E-Francia, leg. K-1568-51). Era significativa la preocupación de las autoridades inglesas ante la posibilidad de la presencia de católicos o papistas en la flota, no cabe duda de que por temor al espionaje español, subvencionado por la larga mano del embajador español en París (JKL, vol. I, pp. 65-67).

(94) AGS, E-Francia, legs. K-1448-91, K-1567-79 y 85 y K-1568-75. Stafford empezó sus relaciones con Bernardino de Mendoza en abril de 1587 y duraron con más o menos intensidad hasta noviembre de 1588, tras el fracaso de la armada. Durante este período cobró 5.000 escudos por sus informaciones. Está aún por determinar hasta qué punto el gobierno inglés estaba al tanto de la traición de su embajador en París (MITCHELL LEIMON y GEOFFREY PARKER: «The fame of Sir Edward Stafford reconsidered», art., s.l., s.f.).

otro espía importante, Antonio de Escobar («Sanson» para los españoles y «Sampson» para los ingleses), portugués de origen, que informaba sobre todo acerca de los movimientos e intenciones del pretendiente don Antonio, prior de Crato; en 1581 comenzó a prestar sus servicios al rey de España, desde París, por 25 escudos al mes (95). El genovés Marco Antonio Mexía, también al servicio de Mendoza en Londres, junto con Esteban Lercaro, había sido enviado hacía tiempo a Inglaterra por el marqués de Santa Cruz con el cometido específico de ejercer el espionaje (96). Otros agentes eran Gaspar Díaz Montesinos, el portugués Manuel de Andrada y el conde de Monsantos (97), a los que se puede agregar Pedro de Santa Cruz, de trato frecuente con Horatio Palavicino (98). Hombre importante en las relaciones entre Bernardino de Mendoza y Parma era el comendador Juan Moreo, «Juan Íñiguez», consejero de guerra de Flandes con Farnesio, informador en Francia que ejercía también en misiones de negociador (99).

El agente Antonio de Vega, portugués partidario de Felipe II y a sueldo de éste en Londres, era un buen confidente de Mendoza y el que proporcionaba los datos relativamente más fiables de la situación en Gran Bretaña y de la composición y movimientos de la flota inglesa. De Vega, que pasaba necesidades sin cuento y corría verdaderos peligros (100), se veía sometido a una presión tal que a mediados de abril de 1588, presintiendo que Walsingham desconfiaba de él, solicitó a don Bernardino su opinión acerca de abandonar Gran Bretaña (101).

El 16 de abril, Vega informó extensamente acerca de la composición y preparativos de las fuerzas inglesas, teniendo en cuenta que tanto la Reina como su gobierno estaban convencidos de que la armada de Lisboa iba dirigida contra ellos y la esperaban a lo largo del mes de mayo. Según este confidente portugués, como dijimos al servicio de Bernardino de Mendoza, en

---

(95) El 15 de mayo elevó un memorial al Rey en solicitud de una ayuda de costa y Su Majestad la concedió (AGS, E-Francia, legs. K-1448-91 y K-1568-35 y 75).

(96) AGS, E-Francia, legs. K-1567-74 y 79 y K-1568-75. Mexía nos permite conocer la presencia en Madrid de otro espía, su compatriota Felipe Centurión, amigo de Horatio Pallavicini (AGS, E-Francia, leg. K-1567-48 y 85 ).

(97) AGS, E-Francia, leg. K-1568-75.

(98) AGS, E-Francia, leg. K-1567-74.

(99) AGS, E-Castilla, leg. 165-197.1; AGS, E-Francia, K-1568-75 y AGS, Flandes, leg. 595-26.

(100) AGS, E-Francia, legs. K-1448-167, K-1567-25, 38.1, 38.2, 44, 46, 65 y 76, K-1568-19, 24, 29, 69, 70 y 82 y AGS, GA, 222-146; FD, doc. 54. Vega informó el 30 de marzo de que en Londres las personas estaban muy alteradas y de que las autoridades inglesas habían dispuesto reunir 10.000 hombres, de los que 4.000 debían estar prestos para acudir a donde fuese necesario en ocho días. También son destacables por su exactitud los informes que proporcionaron el escocés Alin Lantrun, a su llegada a Sanlúcar en febrero de 1588 (AGS, GA, 220-169); el portugués Baltasar Pérez Maciel, a principios de marzo (AGS, GA, 222-146), su compatriota el doctor Antonio Pinto, el 22 de marzo (AGS, Portugal, 1549, 530 y 531), y Francisco de Valverde, el 10 de abril (AMN, col. FN, doc. 398).

(101) AGS, E-Francia, leg. K-1568-27. La salud de Vega debía de ser delicada, pues en junio no podía informar por estar a dieta, a causa de una gran reuma que le «proviene de la cabeza hace muchos años» (AGS, E-Francia, leg. K-156882).

torno a Londres tenían 20.000 hombres concentrados para la guarda de la capital, puestos a las órdenes de sir John Norris. Respecto a las fuerzas navales, habían presionado a las villas y ciudades marítimas para que contribuyesen con 80 velas armadas y avitualladas para cuatro meses —Londres, veinte; las villas del norte, veinte; las del sur, veinte y el resto, otras veinte—. Con ellas y las otras ya aprestadas, pretendían constituir dos agrupaciones, una de 88 velas al mando de Drake basada en Plymouth, y otra de 80 al mando del almirante situada entre Dover y Calais (102).

Vega, sin abandonar sus cometidos como había pretendido, amplió sus informes el 17 de mayo. En ellos, además de avisar acerca de la prevista reunión del almirante y Drake en Plymouth, opinaba que las intenciones del enemigo consistían en ir a la costa portuguesa con unas 100 velas y desembarcar allí a don Antonio, para impedir de este modo la invasión de Inglaterra ante el previsible levantamiento de Portugal que, según sus noticias, andaba ahora muy revuelto. A este plan —siempre de acuerdo con Vega— se oponían Walsingham, Leicester y Burghley, pues consideraban que las fuerzas propias no eran suficientes para enfrentarse a una armada tan potente, lo que negaban el almirante y Raleigh (103). Esto debió de ser lo único que trascendió de las reuniones mantenidas por el consejo, que llevaron a la modificación del plan del 27 de abril que vimos anteriormente.

Sanson, por su parte, informaba de que Londres había ofrecido a la Reina 20 navíos y Bristol seis; con ellos y otros, el refuerzo de la flota inglesa podría alcanzar las 50 velas más; de ellas, 20 se agregarían a Drake. Según este confidente, las cuatro naos grandes de la Reina más otra de Leicester aún no habían completado el alistamiento el 22 de abril (104).

Otras fuentes de avisos sobre los preparativos ingleses eran las naves hanseáticas, que en sus tránsitos entre Danzig y Lisboa resultaban detenidas en el canal de la Mancha y conducidas a Plymouth u otros puertos de Gran Bretaña (105); por su parte, navíos franceses arribados a las costas andaluzas también suministraban información (106).

Como es natural, la presencia de agentes enemigos de España fue notoria en Lisboa, sobre todo en la armada y en los puertos de la península ibérica relacionados con los preparativos militares de la empresa de Inglaterra, particularmente de Andalucía e incluso de Turquía (107). Uno de los principales

---

(102) AGS, E-Francia, leg. K-1568-27.

(103) AGS, E-Francia, leg. K-1568-40. Añadía que al parecer, «el Rey (de España) quedaba de camino para Lisboa a ver partir la armada que saldría a 5 de éste (mayo).»

(104) AGS, E-Francia, legs. K-1567-67 A y B y K-1568-28. Otro aviso del 26 de abril confirmó, en parte, los anteriores (AGS, E-Francia, leg. K-1567-68). La prevista reunión del Almirante con Drake fue comunicada por Sanson el 10 de mayo (AGS, E-Francia, leg. K-1568-30).

(105) AGS, GA, 221-95.

(106) AGS, GA, 223-72. En este documento se informa sobre un pretendido envenenamiento de Drake en Plymouth a mediados de abril.

(107) AGS, E-Francia, legs. K-1567-28 y K-1568-27 y 51; AGS, E-Castilla, leg. 165-220; AGS, GA, 222-154; JKL, vol. I, pp. 173-176 y CSPV, vol. 8, doc. 677.



Galeón inglés visto por su aleta de estribor. Grabado de un original de Pieter Brueghel, s. xvi. Patrimonio Nacional, Biblioteca del Palacio Real, Madrid.

agentes ingleses fue Nicholas Oseley, comerciante establecido en España, cuya labor de espionaje sería destacada por el propio Howard (108). Otro era Edward Burnham, agente de Walsingham que actuaba en los Países Bajos, tanto en los españoles como en los rebeldes (109). Era conocida la labor de información realizada por los corsarios ingleses y franceses, capturados en su mayoría por la escuadra del conde de Santa Gadea; de ahí la necesidad de desembarcarlos «por muchos inconvenientes de consideración», entre ellos el espionaje. Por lo tanto, el Rey ordenó ingenuamente al conde que se repartiesen los prisioneros entre monasterios y personas religiosas, «para que los doctrinen y tengan en su servicio», en lugares apartados de las costas (110).

Para evitar los efectos del espionaje enemigo, mediante la comunicación de las características y fuerza de la armada surta en Lisboa, se solía acudir a la prohibición de la salida de navíos desde este puerto y los de Galicia (111). La labor de los agentes portugueses fieles al partido de don Antonio siempre fue intensa, aunque a veces eran detectados. Tal les sucedió a Gaspar de Barbosa Cabezas y a dos personas más arrestadas en Vigo cuando desembarcaban de

(108) JKL, vol. I, pp. 301 y 302.

(109) JKL, vol. I, pp. 312-314.

(110) BMO, doc. 4114 y AGS, GA, 229-286.

(111) AGS, E-Portugal, leg. 431-73, AGS, E-Flandes, leg. 2219-3 y GA, 223-160. Era también recomendación del agente Antonio de Vega referida particularmente a los navíos franceses para evitar que comunicasen al enemigo el momento de la partida de la armada (AGS, E-Francia, leg. K-1568-27 y 33).

una nao procedente de La Rochela (112), o bien otros dos detenidos cuando pretendían embarcar en Cartagena para pasar a las galeras de Florencia (113).

Del volumen de las noticias recibidas en Inglaterra por diversos procedimientos, aparte de las obtenidas por el envío de pinazas exploradoras a la Península, Fenner informaba a Walsingham, en carta fechada el 13 de marzo, de la llegada «a diario de avisos procedentes de España», la mayoría de portugueses; sin embargo, algunos eran evidentemente incorrectos y exagerados, pues otorgaban a la armada una fuerza de 400 navíos, 50 galeras, 74.000 hombres de guerra, 2.600 de caballería y 10.112 marineros y artilleros (114).

Otra fuente de información utilizada por el enemigo era la facilitada por el trato y comercio que los vecinos de las villas de Bilbao y San Sebastián mantenían con los de San Juan de Luz (Saint-Jean-de-Luz, Francia) y otras ciudades, retransmitida gracias a los correos ordinarios que semanalmente iban a Ruán y Calais, a su vez nidos de espías, y de ahí a Inglaterra (115).

### Abreviaturas empleadas

AGS: Archivo General de Simancas, Valladolid.

E: Secretaría de Estado.

Castilla: Corona de Castilla.

Portugal: Negociación de Portugal.

Flandes: Negociación de Flandes.

Francia: Negociación de Francia.

GA: Guerra Antigua (Secretaría de Mar y Tierra).

AMN: Archivo Museo Naval, Madrid.

Col. FN.: Colección Martín Fernández Navarrete.

BL: British Library, London.

BMO: CALVAR, Jorge; GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio; DUEÑAS, Marcelino, y MÉRIDA, María del Campo: *La Batalla del Mar Océano. Corpus Documental*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1988.

CSPV: *Calendar of State Papers and Manuscripts relating to English Affairs, existing in the Archives and Collections of Venice and other Libraries in Northern Italy*, H. M. Stationery Office, Londres, 1864-1940.

FD: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Invencible*. Rivadeneyra, Madrid, 1884.

FJSF: SAVILE FOLJAMBE, F.J.: «The Manuscripts», en *Historical Manuscripts Commission, Fifteenth Report, Appendix, Part V*, H.M. Stationery Office, Londres, 1897.

HUME: A.S. HUME, Martin: *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs Preserved in, or Originally Belonging to the Archives of Simancas*, Londres, 1899.

JKL: KNOX LAUGHTON, John: *State Papers Relating to the Defeat of the Spanish Armada*, Londres, 1894-1895.

MMR: UBALDINO, Petruccio: «Comentario della Impresa fatta contra il Regno d'Inghilterra del Re Catholico l'anno 1588» en *The Elizabethan Navy and the Armada of Spain*, Maritime Monographs and Reports, National Maritime Museum, Greenwich, No. 17-1975, pp. 73-100.

---

(112) AGS, E-Castilla, leg. 165-185-189. Se autorizó el interrogatorio de los dos implicados, incluso aplicándoles tormento (AGS, E-Castilla, leg. 165-188, 194 y 195).

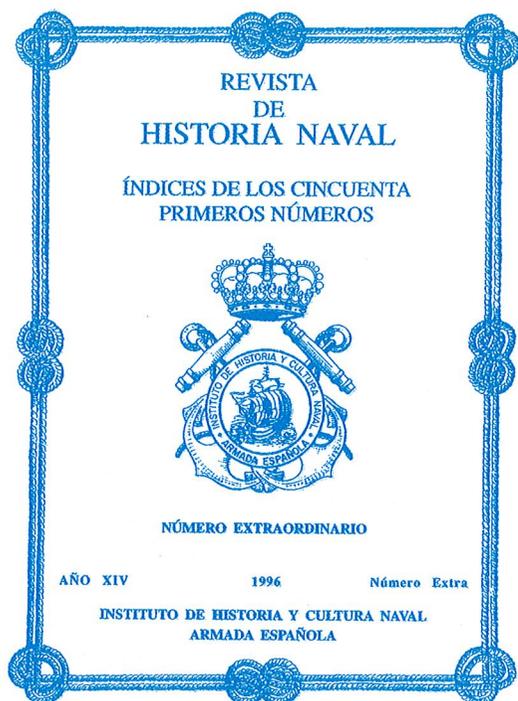
(113) AGS, E-Castilla, leg. 165-185-189. Se autorizó el interrogatorio de los dos implicados, incluso aplicándoles tormento (AGS, E-Castilla, leg. 165-188 y 194 y 195).

(114) JKL, vol. I, pp. 90-93.

(115) AGS, GA, 22-133.

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 51 al 75 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 51 al 75.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos noventa y seis páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

También están a disposición del público los índices de los cincuenta primeros números, al precio de 6 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)
- Servicio de Publicaciones de la Armada  
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval  
Juan de Mena, 1, 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

# UN PROYECTO NAVAL EN LA PERSPECTIVA DE LA CRISIS DE 1635 (\*)

Enrique MARTÍNEZ RUIZ  
Universidad Complutense

Si hemos de creer a Felipe IV, cuando a comienzos de asumir las responsabilidades de gobierno de la monarquía hispánica, confesaba disponer de tan sólo cinco barcos, tendremos que concluir que la situación más que preocupante, era dramática. Con sus posesiones desperdigadas por casi todo el mundo, para la Corona constituía una imperiosa necesidad disponer de una armada que le permitiera afrontar con posibilidades de éxito los ataques enemigos y proteger adecuadamente sus territorios y sus habitantes (1). Tampoco puede constituir una sorpresa que remediar semejante situación fuera una de las primeras preocupaciones del rey y de su valido, el conde-duque de Olivares.

## El gobierno de Olivares, entre la plenitud y la crisis

Se ha señalado como «periodo decisivo» del gobierno de Olivares los años 1627-1629, precedido de la etapa que discurre entre 1621 y 1627 —en la que se persigue la consecución de la «reforma general»— y al que siguió el periodo final de 1627 a 1643 —«de desengaño y, al final, de catástrofe»—. Por lo que respecta a ese periodo decisivo, sus claves pueden presentarse así:

«son los años (...) en los que por motivos varios se sacrificaron de manera definitiva los deseos de reforma a las exigencias de la guerra. El discurso presentado por el Rey al Consejo de Castilla en octubre de 1627 ofrecía un panorama optimista de los logros de los primeros años del reinado. Sin embargo, y a pesar del imponente catálogo de los éxitos del gobierno y de las victo-

---

(\*) Este trabajo se inscribe en el proyecto de investigación «Las guardas y el estudio del dispositivo militar de la España de los Austrias», con referencia HUM 2005-06363, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

(1) Para una visión general de la organización naval de la Monarquía Hispánica y sus diferentes armadas, remitimos a los trabajos de PI CORRALES, M. de P.: «La Armada en el siglo XVII», en ALCALÁ-ZAMORA, J., y BELENGUER, E. (coords.): *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, t. II; Madrid, 2001, pp. 131-156; *idem*: «La Armada de los Austrias», en *Estudis*, núm. 27, 2001, pp. 23-52. En ellos encontrará el lector referencias bibliográficas para profundizar en el tema si lo desea. Véase también MIRA CABALLOS, E.: *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2005.

rias de las armas españolas, había en Castilla un malestar, especialmente por la fuerte presión tributaria y los altos precios, del que era muy consciente el conde-duque. Determinado a evitar una baja de la moneda de vellón, como deseaba Olivares, el Consejo de Castilla intentó frenar la subida de los precios por medio de una tasa general que resultó desastrosa para la vida económica castellana. No se arregló el asunto hasta el 7 de agosto de 1628, en que las negociaciones entre el Rey y las Cortes reunidas en Madrid, hicieron posible un compromiso que permitió reducir a la mitad el valor nominal de la moneda de vellón» (2).

Nos interesa este planteamiento porque es una especie de bisagra entre la línea de política exterior registrada en los años anteriores y el desplazamiento hacia un belicismo creciente que hace pasar a primer plano la «reforma en tiempo de guerra» —como la califican los dos autores citados—. Este deslizamiento que tiene una fecha clave: 1635, año de la declaración de guerra de Francia y año en que se trata de la viabilidad de un proyecto naval que encarga Olivares a un experimentado profesional vasco y que es el objeto principal de estas páginas (3).

En efecto. La génesis de tal proyecto —el cual parece que no superó la fase de diseño, razón por la que nosotros lo denominaremos indistintamente diseño o proyecto— hemos de situarla en un contexto de preocupación por la progresiva decadencia naval que se venía experimentando desde fines del reinado de Felipe II y se continúa de manera imparable con su hijo y sucesor; una decadencia que se imputaba a la disminución del comercio y de las pesquerías y al «pacifismo» de Lerma y del rey (4). Pero el problema no pasó inadvertido para algunos políticos experimentados, como el duque de Gondomar, que veía con inquietud el progreso naval inglés y así lo manifestó en 1616 al rey y al Consejo de Estado sin que se le escuchara, si bien sus argumentos son iguales a los esgrimidos por Olivares años después, recomendando que se favoreciera la armada y la profesión marinera. En cualquier caso, Gondomar no era el único en pensar así, por lo que ni sus argumentos ni los similares del conde-duque ofrecen novedad alguna, pese a que la situación no

---

(2) ELLIOTT, J. H., y PEÑA, J. F. de la: *Memoriales y cartas del Conde Duque de Olivares*, t. II. Madrid, 1981, p. XIII.

(3) He de manifestar mi agradecimiento a la preciosa colaboración que me ha prestado Fernando Berenguer en el estudio y análisis del proyecto que nos ocupa. Sin su valiosa ayuda, el adecuado análisis pormenorizado de sus diferentes elementos no me hubiera sido posible. Sirva este reconocimiento expreso como muestra de mi gratitud.

(4) Para estas cuestiones, en las que no vamos a detenernos, remitimos, entre otros, a ALLEN, P.C.: *Felipe III y la pax hispánica, 1598-1621*, Madrid, 2001; GARCÍA GARCÍA, B.: «Pacifismo y reforma en la política exterior del duque de Lerma (1598-1618). Apuntes para un renovación historiográfica pendiente», en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 12, 1991, pp. 207-222; *La Pax Hispánica: Política exterior del Duque de Lerma*; Lovaina, 1996 *idem*: «El periodo de la Pax Hispánica en el reinado de Felipe III. La retórica de la paz en la imagen del valido», en ALCALÁ-ZAMORA, J., y BELENGUER, E. (coords.): *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, vol. II. Madrid, 2001, pp. 57-96, y STARDLING, R.A.: *Felipe IV y el gobierno de España, 1621-1665*. Madrid, 1989.

admitía paliativos por su gravedad. En efecto, estaba claro que por entonces no sólo crecía la flota inglesa, sino también la holandesa y la de Turquía y sus aliados, un crecimiento que alarmaba a Martín de Aróstegui, quien así lo proclamaba sin ambages en 1617.

Pero la inercia se mantendría hasta el reinado siguiente, en el que casi inmediatamente se reactivó el curso (5), pues en las Cortes de 1604 se aprobó la concesión de unas licencias para esta actividad, cuya eficacia quedó muy pronto limitada al firmarse la paz con Inglaterra y la tregua con Holanda, con lo que el curso quedó autorizado sólo contra turcos, berberiscos y corsarios de otras nacionalidades (6). La ordenanza de 24 de diciembre de 1621 autorizaba nuevamente esta actividad a los naturales de los reinos peninsulares, pero su acción no experimentó gran aumento, en comparación con el dinamismo de los corsarios de Dunkerque y las Gravelinas (7).

Al año siguiente, se tomó una iniciativa de cierta envergadura con la creación en enero de una Junta con Olivares al frente, Aróstegui como secretario y don Juan de Pedroso, don Miguel de Ipeñarrieta, don Fernando Girón y don Diego Brochero como vocales. En realidad, más que una creación, lo que hacía el Conde-Duque era reflotar la Junta de Armadas, cuya desigual trayectoria conocemos bien:

«Por dos cédulas de 6 y 25 de agosto de 1593, Felipe II dispuso que todo lo proveniente de Indias en concepto de arbitrios se reservase en caja aparte para la armada, separando un millón de ducados para ese fin. El organismo encargado de gestionar este proyecto fue una Junta constituía en 1594 y que recibiría el nombre de Junta de Armada del Océano...

»Aproximadamente hacia 1605 la Junta de Armadas, manejada por Franqueza y Ramírez de Prado apoyados por buena parte del Consejo de Estado, desaconsejaba que la Corona siguiese armando barcos de guerra directamente... Finalmente, tras el establecimiento de la tregua con los holandeses, y la subsiguiente disminución de la presión para la flota española, se volvió al principio de dotar los buques reales directamente. Consecuencia de todas estas críticas la Junta de Armadas desapareció [a comienzos de 1607]...

»En 1622 la Junta de Armadas sería restablecida con facultades muy amplias que se extendían a todos los aspectos relacionados con los barcos de guerra del Atlántico: la fabricación y compra de nuevos buques y el equipa-

---

(5) Una visión panorámica de este fenómeno se halla, en *Piratería y curso en la Edad Moderna*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm 46, 2004.

(6) El lector encontrará información complementaria sobre estos años y el proceso en el que están situados en GOODMAN, D.: *Spanish naval power, 1589-1665, Reconstruction and defeat*, Cambridge, 1997; STARDLING, R.A.: *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992; THOMPSON, IAA. en *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981; *idem*: «Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares», en *La España del Conde Duque de Olivares*, Valladolid, 1987.

(7) Para estas cuestiones, vid. ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona. 1975, pp. 162 y ss.

miento de armadas, la provisión de los víveres y armamento; corría por ella el nombramiento de los oficiales y señalaba el número de gente que debían componerlas» (8).

De lo que supone el establecimiento de la junta y de su significación para las reformas navales, se ha escrito:

«La adecuación de las reformas navales a los nuevos tiempos fue una tarea que quedó encomendada a una Junta reunida bajo la presidencia del valido y formada por miembros de los Consejos de Guerra y Hacienda, así como el Secretario del Rey, Martín de Aróstegui que habían recogido los pareceres de arbitristas y marinos y los habían expresado en un informe. Dicho informe aconsejaba que las escuadras navales de las regiones marítimas de España se financiaran con recursos locales al igual que detallaba las sugerencias para proceder a la recluta y preparación de los marineros» (9).

Pues bien, entre las primeras medidas de la junta estaba reforzar la armada del Mar Océano, para lo que decidió armar 46 buques de guerra españoles, 22 flamencos y 10 portugueses, cuyas misiones serían proteger el estrecho de Gibraltar y vigilar el Atlántico (10), todo ello en un amplio contexto de rearme:

«El esfuerzo de los astilleros españoles fue considerable; y en el caso de los flamencos, aunque en un principio dicho esfuerzo se manifestó adverso a la causa española contra los holandeses y sus aliados, y las reservas financieras revelaron su insuficiencia frente a los continuados ataques de sus adversarios, la armada de Flandes pudo desquitarse en la brillante operación naval de 1625, logrando aumentar considerablemente su prestigio. Además, el celo y denuedo de aquellos años dio como resultado notables victorias sobre corsarios, argelinos, berberiscos, ingleses y franceses también en otros escenarios navales» (11).

Por lo demás, la Junta de Armadas gozó de gran predicamento durante el gobierno del Conde-Duque, saliendo reforzada incluso de la crisis de 1643 y se mantuvo hasta finales de siglo prácticamente, siendo la máxima célula deliberativa sobre la política naval española en Europa (12), pues no en vano esta Junta es el recurso administrativo que se arbitra para atender las necesidades navales del despliegue militar español.

---

(8) BALTAR RODRÍGUEZ, J.F.: *Las Juntas de Gobierno en la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*. Madrid, 1998, pp. 352-353.

(9) PI CORRALES, M. de P.: «La Armada en el siglo XVII», p. 141.

(10) Vid. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. IV. Madrid, 1972, pp. 10, y CARRERA PUJAL: *Historia de la economía española*, t. I. Barcelona, 1943, pp. 488 y ss.

(11) PI CORRALES, «La Armada en el siglo XVII», p. 141.

(12) BALTAR: *op. cit.*, pp. 356 y ss.

«Es un organismo administrativo... El equipamiento de armadas, y las labores anejas, se sustrajeron al Consejo de Guerra y se encomendaron a una comisión especial en aras del mejor funcionamiento, ejecutividad y rapidez de los asuntos. En esa materia de gobierno la Junta actuaría con plena autoridad como máximo órgano responsable, aunque en ocasiones sus decisiones fuesen estudiadas y revisadas en las juntas celebradas en casa de Olivares» (13).

Las cuestiones relativas a la organización naval de la Monarquía, desde el régimen de las escuadras y de los navíos de guerra hasta el corso, pasando por la estimación de la capacidad contributiva de cada provincia en relación con la armada y demás asuntos relacionados con la marina van a ir cristalizando en una serie de órdenes, cédulas e instrucciones hasta culminar en la reglamentación general que suponen las Ordenanzas de 1633 (14), de contenido extenso y minucioso —contienen 401 artículos—, en el que se regulaban los más variados aspectos de la organización naval. En su articulado se establece la forma y uso de banderas y gallardetes, se marcan los procedimientos para la regularización de los gastos, libranzas y cartas de pago, la compra de bastimentos, elección del personal embarcado, los desembolsos para la compra o fabricación de municiones, las ventajas que disfrutarían los hombres y cómo las cobrarían... Además de las cuestiones «técnicas», es decir, manera de tripular las embarcaciones, la admisión de la gente y los requisitos que deberían reunir los elegidos, las clases y uso del armamento, la función de las diversas clases de navíos...

Por las fechas en que se publicaron las Ordenanzas, parece que ya se estaban comprobando los buenos resultados que el sistema de asientos daba en la industria naval, una práctica que tenía como objetivo inicial el levantamiento de una armada de 66 navíos y que el Conde-Duque utilizó como recurso a lo largo de su valimiento, complementado con la fundación de compañías. Los objetivos de esta clase de asientos eran crear una fuerza naval que neutralizara los progresos enemigos en el mar, mientras que las compañías buscaban reducir su comercio al tiempo que el fomento del propio. Dos objetivos, pues, íntimamente unidos y complementarios.

En esta onda, se recuperan los argumentos que Juan de Pedroso esgrimiera en el reinado de Felipe III, particularmente su propuesta de crear un Consejo de Comercio, dependiente del de Guerra y Estado, cuyos componentes procederían del mundo de los negocios y estarían bajo la presidencia de un superintendente o cónsul supremo. La actividad del Consejo se complementaría con la labor que deberían realizar unas juntas de nueva creación, que se ubicarían en los lugares más idóneos de la península ibérica, de la itálica y de Flandes, compuestas por hombres de negocios, con el cometido de contribuir a restaurar y fomentar el comercio, tan entorpecido y en regresión a causa de la activi-

---

(13) *Ibidem*, pp. 358-359.

(14) Fueron publicadas en enero de 1633 como *Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada de la Mar Océano*.

dad hostil de los enemigos de la Monarquía. Apuntando especialmente a los holandeses, se pone en marcha una medida de la que se esperaban grandes resultados: la creación del Almirantazgo de los Países Septentrionales —o de Sevilla—, formado por «los naturales de las provincias obedientes de Flandes y Alemania que comerciaban con Andalucía» (15).

Pero todos estos intentos tuvieron un éxito muy limitado, y tampoco conoció mejor suerte tuvo la propuesta del Conde-Duque a los catalanes en las Cortes de 1626 reunidas en Barcelona. Esta propuesta, que resucitaría en 1630 en el Consejo de Portugal, consistía básicamente en la creación de una compañía de comercio con Levante a fin de recuperar los mercados mediterráneos. Pero la falta de éxito no desanimó al impulsor de tales empresas, quien siguió con su actividad en pro del comercio y de la flota en los años en torno al que se elabora el diseño que es motivo de estas páginas. En este sentido, el esfuerzo para enmendar la situación fue especialmente intenso entre 1629 y 1631:

«Sin duda, y en términos generales, las actuaciones en los años posteriores hasta el revés de 1639 pusieron de relieve que las escuadras españolas estuvieron mejor dispuestas y más completas que en los días más grandiosos de Felipe II, ocasión que ya no volverían a repetir. En ese año, el desastre de la Armada del Mar Océano en Las Dunas, en el que el almirante Oquendo sucumbió ante las superiores fuerzas del mando holandés, y la pérdida de otra escuadra en aguas del Brasil hizo tambalear seriamente la estructura naval española, que quedó tocada» (16).

Y, en cuanto a la estructura naval de la Monarquía Hispánica, estaba articulada básicamente de la siguiente forma (17):

- Las *Escuadras de Galeras*: destinadas en el Mediterráneo, eran la de la *Guarda del Estrecho*, la de *Galeras de España*, la de *Génova* y la de *Nápoles y Sicilia*, además de otras galeras de particulares que se tenían en asiento.
- La *Armada del Mar Océano*, cuya acción se centraba en el Atlántico norte, para proteger las costas peninsulares y las armadas y flotas de la Carrera de Indias
- La *Armada de Flandes*, que cubría el canal de la Mancha y el Mar del Norte, con bases en Dunquerque y Ostende.
- La *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*, o de la *Carrera de Indias* o de *Galeones de Tierra Firme*, cuyo cometido era vigilar el Atlántico a la altura de las Azores y escoltaba a la Flota de Tierra Firme.

---

(15) DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: «El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV», en *Hispania*, vol. XXVII, 1947, pp. 5 y ss. Vid. también el volumen *La Institución del Almirantazgo en España*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 42, Madrid, 2003.

(16) PI CORRALES, «La Armada en el siglo XVII», p. 145.

(17) El lector encontrará una clasificación más pormenorizada en la ya citada obra de Mira Caballlos, *Las armadas imperiales*.

- La *Armada de Barlovento*, que protegía el área caribeña para librarla de piratas e impedir el comercio ilícito
- La *Armada del Mar del Sur*, la cual situada en el Pacífico, protegía las comunicaciones entre el istmo de Panamá y el virreinato del Perú, para garantizar los correos y la seguridad en el envío de capitales.

### Propuesta del Conde-Duque y proyecto de Juan de Amassa

En el ambiente que acabamos de esbozar se enmarca una propuesta del conde-duque de Olivares de indudable interés. Para llevarla a la práctica contaba con la pericia y la experiencia del vasco Juan de Amassa. Don Gaspar de Guzmán quería disponer de una embarcación pretrechada con 12 cañones de grueso calibre y capaz de transportar 150 mosqueteros; además debería tener poco calado (no había de superar los cinco palmos [18]), con objeto de que pudiera aproximarse a tierra en playas poco profundas y navegar por aguas bajas, sin que tales condiciones o cualidades estorbaran su navegación en aguas profundas cuando fuera necesario emplearla en travesías largas de larga distancia.

Como hemos dicho, el experto encargado de traducir en la práctica el deseo del Conde-Duque fue Juan de Amassa, que presenta su diseño recogiendo la traza y las indicaciones del válido, añadiendo aclaraciones como que la embarcación proyectada podía dotarse con velas apropiadas al mar donde fuera a ser utilizada, velas que serían cuadradas en el océano o latinas en el Mediterráneo, además de equipársela entre las portas de la artillería con ocho remos por banda, para ser utilizados cuando no soplara el viento o en maniobras como doblar una punta, entrar y salir de un puerto, aproximarse a tierra lentamente y controlando la maniobra, ganar un barlovento (maniobra consistente en situar la nave de forma que el otro buque quede a sotavento y de manera que se pudiera abarloar sobre él), pero es mejor que conozcamos en

---

(18) Las medidas de longitud castellanas en 1635 y sus equivalencias en centímetros eran:

- la vara castellana: 83,59 cm.
- el palmo: 20,9 cm.
- el codo real o de ribera: 57,47 cm.

Sin embargo, en el último párrafo del documento que vamos a comentar se dice de manera clara que la medida de cada palmo es igual a la tercera parte de una vara castellana, por lo que debemos considerar que cada palmo mide 27,86 centímetros.

También conviene que tengamos presentes los siguientes términos:

CALADO o profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida del barco.

MANGA o anchura mayor del buque.

PLAN o parte inferior y más ancha del fondo de un buque en la bodega.

PUNTAL o altura de la nave desde su plan hasta la cubierta superior o principal.

QUILLA o pieza de madera que va de popa a proa por la parte inferior del buque y donde se asienta toda su armazón.

ESLORA o longitud que tiene la nave sobre la cubierta superior o principal desde la roda (proa) al codaste (popa).

detalle la propuesta de Amassa (19). Veamos en qué consiste exactamente el referido plan (20):

«Proposición del Señor Conde Duque de San Lucar la mayor, de que se dessea una fábrica de navío chato, *que no pesque más de cinco palmos* (21) de agua para poder acercarse a tierra a donde ay poca agua, que sirva doze piezas de artillería gruesa y que tenga capacidad para ciento y cincuenta mosqueteros y quando se ofrezca hazer un tránsito pueda navegar sin embargo de la poca agua que ha de pescar.

»Para llevar Artillería gruesa por lo menos *necesita de doze codos de manga* (22) y a este respecto se le porman las medidas para alcanzar lo que se pretende.

»Para pescar poco agua cualquier vagel *ha de tener mucha quilla mucho plan y poco puntal* (23), porque con la mucha quilla viene a pescar tanta agua en la longitud como con el mucho puntal en la profundidad, con que se viene a alcanzar el mismo efecto para navegar y en los temporales que se ofrezieren en la navegacion coxera con la quilla larga dos y tres olas señoreándose sobre ellas con su largor, y con la *distancia desde el árbol mayor al triangulo* (24) sin que se puedan estorbar los aparejos y velas unos a otros coxeran mucho viento y serán ligeros y para sustentar velas y tenerse a la bolina mejor se le porna una quilla postiza para que haga más pala y resistencia, para lo qual me parece que lleve tres mangas y media de *quilla limpia* (25) que son 42 codos.

»De plan las tres cuartas partes de manga de punto a punto (26) que son 9 codos.

---

(19) No nos resistimos a recoger literalmente el proyecto presentado por Juan de Amassa y destacaremos en negrita aquellos extremos que nos parece conveniente aclarar para su mejor y correcta intelección, lo que haremos en las correspondientes notas aún a riesgo de ser reiterativo.

(20) En el Archivo General de Simancas (Estado, leg. 2.655) se encuentra la documentación que aquí manejamos. Entre los documentos consultados hay dos copias del proyecto que vamos a comentar, junto con la justificación que hace el mismo Amassa de su plan y las consultas celebradas días después. En las citas siguientes relativas a estos documentos nos limitaremos a indicar de qué documento se trata y su fecha. El escrito que contiene la descripción del navío que nos ocupa es de 17 de febrero de 1635.

(21) Es decir, la parte del barco sumergida en el agua no debe sobrepasar los cinco palmos de profundidad, que según las correspondencias establecidas equivalen a 1,393 metros.

(22) El buque debe tener al menos 12 codos, es decir, 6,888 m de anchura para poder llevar artillería gruesa.

(23) O sea, se afirma que las naves de poco calado debían tener una gran *quilla* (longitud de popa a proa por la parte inferior del buque), mucho *plan* (anchura de la parte inferior y más ancha de un buque en la bodega) y poco *puntal* (altura de la nave desde su plan a la cubierta superior o principal). Es decir, deben tener un casco largo, ancho y bajo.

(24) Es la distancia entre el palo mayor y la proa de la nave, cuya forma se parece a un triángulo.

(25) Es la longitud de un buque en función de la longitud de su quilla.

(26) Es decir, el plan (anchura de la parte inferior y más ancha del buque en la bodega) debe ser igual a las tres cuartas partes de la manga (anchura mayor del buque). Como en el navío proyectado el plan mide nueve codos, esa medida equivale a las tres cuartas partes de la manga, que mide 12 codos.

»De puntal la terçia parte hasta la cubierta (27) que son quatro codos. Y la primera cinta en dos codos y medio, que es hasta donde pescara el agua y el codo y medio restante a la cubierta de mareaje (28), para jugar la artillería, y de la cubierta arriba otro codo y medio de obra muerta, el medio codo de la cubierta a la porta, y el codo restante para la misma porta (29)

»De lanzamiento de proa o de branque (30) tanto como de puntal que son quatro codos ysa (sic) calle con su codillo la Gorja lançante (31).

»De lanzadura de codaste (32) la quarta parte del puntal que es un codo porque quanto menos lanzamiento es mas fortaleza y tomara mas fuerza el timón (33).

»De jugo de popa (34) seis codos que es la mitad de la manga sacándola llena para que tenga buen susten y no cale. (35)

---

(27) El puntal (altura de la nave desde su plan hasta la cubierta superior o principal) ha de ser igual a la tercera parte de la manga (anchura mayor del buque). O sea, el puntal mide cuatro codos, es decir, la tercera parte de la medida de la manga, que hace 12 codos.

(28) Se denominan «cintas» los maderos que van por fuera del costado del buque desde proa a popa, cuya función es reforzar la tablazón. La cubierta de mareaje es la superior.

La primera cinta está situada en el costado de la nave, a dos codos y medio de altura desde el plan (parte inferior y más ancha del fondo del buque en la bodega), y hace de línea de flotación, separando la parte sumergida de la nave (obra viva) de la que asoma fuera del agua (obra muerta).

Desde la primera cinta o línea de flotación hasta la cubierta de mareaje o cubierta superior hay un codo y medio de altura. Pues bien, si sumamos ambas alturas, dos codos y medio más codo y medio, tenemos los cuatro codos que mide el puntal del buque, desde el plan hasta la cubierta superior.

(29) Se refiere a la parte del costado del buque que va fuera del agua, la llamada «obra muerta», indicando que por encima de la cubierta superior hay medio codo de altura hasta las portas, como se denominan las aberturas o ventanas del costado de la nave por las que disparan las piezas de artillería. La altura de las portas es de un codo, lo que completa el codo y medio de altura que tiene el costado del buque por encima de la cubierta superior. En función de todos estos datos, la obra muerta de la nave tendría una altura de tres codos, o sea, 1,724 metros.

(30) La *roda* o *branque* es la pieza gruesa y curva, de madera o hierro, que forma la proa de la nave. El *lanzamiento* es lo que sobresale la roda por la proa; por su parte el *codaste* es el madero grueso que, colocado verticalmente en la popa sobre el extremo de la quilla, constituye el fundamento para el armazón de esa parte del navío.

(31) El *codillo* es cada uno de los extremos de la quilla, desde los cuales arrancan la roda y el codaste. La *gorja* es una moldura curva, cuya sección es por arriba cóncava y luego convexa.

De esta forma terminaba Juan de Amassa la descripción de cómo sería la proa de la embarcación por él diseñada, proa que se lanza hacia adelante desde el extremo de la quilla y se eleva haciendo, primero, una curva cóncava y, luego, una curva convexa.

(32) La *lanzadura* de codaste es lo que el codaste sobresale de la quilla por la popa.

(33) Amassa estima que, si la popa es casi vertical y poco sobresaliente, da fortaleza a la nave y permite un mejor manejo del timón, al poderlo colocar más vertical y con mayor firmeza, facilitando así la dirección del navío.

(34) Se denominan *yugos* los tabloncillos curvos horizontales que se encajan en el codaste para formar la popa.

(35) Según Amassa, la popa debe tener seis codos de anchura, que es la mitad de la manga (o anchura mayor de la nave), y ha de ser «llena» —es decir, de mucha redondez—, para que se sostenga bien y con consistencia.

»De *astilla muerta* (36) la dozaa parte del codo repartido en tres partes la una de muerto y en las dos restantes, repartidos *cuarenta varengues de quenta fuera de la maestra* (37).

»De *joba* (38) lo mismo dándole la fuerza de *la amura en la primera cinta* (39).

»Hánsele de poner vaos *vazíos a rumbo de pipa* (40) que es a dos codos y medio de grueso sin lo que ocupa el mismo bao y sean *de agoruotonar y apuntalar* como se usa desde la *sobrequilla y desde allí a la cubierta con otros puntales* (41) para la fortaleza del buque y sustentar la artillería.

»No ha de *recojer en la cubierta este navío por ser tan raso* (42) y *las cintas anchas y grandes para escorar contra ellas* (43). Y la primera será menos alta que la segunda.

»La *quilla ha de ser de quatro pedazos y las Juntas al tope en esquadra* (44) y [h]a de tener de ancho un codo y medio de alto.

---

(36) Recibe el nombre de «astilla muerta» la elevación que toman las varengas desde la quilla hasta su extremo, hacia el costado, haciendo forma de uve.

En cuanto a las varengas, son las piezas curvas que se colocan atravesadas sobre la quilla para formar las cuadernas, denominación que reciben las piezas curvas cuya base encaja en la quilla del buque y desde allí arrancan a ambos lados, en dos ramas simétricas, para formar las «costillas» del casco.

(37) Los *varengues* o varengas en este caso son cuarenta, sin contar la maestra, y se reparten a lo largo de la quilla, en el cuerpo central del navío. La *maestra* se refiere a la cuaderna maestra, que es la colocada en el punto de mayor anchura del casco.

(38) La *joba* era una antigua plantilla utilizada en la construcción de los barcos, inventada por Juan de Veas hacia 1610. El cuerpo central de la nave, denominado de *maderas de cuenta*, se trazaba mediante un conjunto de plantillas o *jobas* convenientemente regladas que se combinaban entre sí.

(39) La *amura* es la parte donde los costados del buque empiezan a estrecharse para formar la proa; la primera cinta es la que, en este caso, hace de línea de flotación.

(40) Las vigas colocadas de trecho en trecho de un costado a otro del buque son los baos, que sirven de consolidación y sostén de las cubiertas. La *pipa* era una unidad de medida de volumen de carga, al igual que el *tonel*, que equivalía a dos pipas.

(41) Se denomina *sobrequilla* al madero colocado sobre la quilla de proa a popa, que se emplea para reforzar la unión de ésta con las costillas o cuadernas. Los puntales son los maderos colocados verticalmente para ayudar a sostener las cubiertas. En definitiva, según Amassa, los baos (vigas horizontales) se sostienen con los puntales (vigas verticales), que van de la sobrequilla a la cubierta; con ello se reforzaba la fortaleza del navío y del soporte de la artillería pesada colocada en la cubierta.

(42) Raso (que pasa o se mueve a poca altura del suelo) en esta ocasión advierte de que la cubierta del navío no era apropiada para guarecerse, dada la poca altura desde la línea de flotación.

Ya supimos con anterioridad que la obra muerta de este barco, es decir, la parte del casco que va fuera del agua, tiene únicamente una altura de tres codos (1,724 metros).

(43) Las cintas son los maderos que van por fuera, a lo largo del costado del buque, para reforzar la tablazón. En este navío las cintas deben ser anchas y grandes, para facilitar la escora o inclinación del buque cuando el viento u otras causas así lo exijan.

(44) La quilla es de madera y va de proa a popa; en este modelo está formada por cuatro partes unidas longitudinalmente. Los extremos de cada una de esas partes están cortados en esquadra o ángulo recto.

»La *Contraquilla* ha de ser de seis pedazos (45) de a codo de ancho y alto cada uno, que viene a ser un codo en quadro y se han de pegar en falso a la quilla con clavos por los lados de manera que con cualquier parte o pedazo que toque en cualquier vaxio le despida y quede la quilla sana para bolver a poner otro pedazo para quando navegare *advirtiendo que asia proa vaya vaxando o disminuyendo la altura* (46).

»Anse de abrir 18 portas yguales repartidas para jugar por cualquiera dellas la artillería y las dos de proa poniéndolas lo mas çerca que se pudiere al branque.

»Hansele de poner sus *macarrones* y *pabesadas* (47) para en tpo. de pelear y *jareta de cuerda* (48)

»Hansele de poner 16 remos ocho por vanda entre porta y porta para las ocasiones que se ofreçieren de doblar una punta entrar y salir en un puerto y llegar con calma a tierra tomar un barlovento y apartarse conforme la muestra que se hizo.

»Puedese arbolar con velas redondas como se usa en el mar Océano o con velas latinas como se usa en el mediterraneo.

»Para la inteligencia destas medidas en las atarazanas de Barcelona, Nápoles y otras partes donde se cuentan por leguas y palmos se advierte que los cinco palmos de agua que se presupone ha de tener se entienden de una tercia de vara castellana cada palmo, o medio codo y un quinzabo de codo cada palmo.= En Md. a 17 de febrero 1635.

Don Joan de Amassa (*firmado*)»

Una vez presentado el diseño, Felipe IV ordena que se reúnan el marqués de Cadreita, Carlos de Ibarra, Pedro de Arce y el propio Amassa, para discutir la forma más conveniente de construir dicho navío, «por hauerse hallado inconveniente que se hiziesen conforme al modelo que está hecho» (49). De hecho, se trataba de una reunión de parte de los consejeros de Estado, y el procedimiento seguido es el habitual en las consultas. El autor del proyecto se

---

(45) La *contraquilla* cubre toda la quilla por el interior de la nave, para resguardarla a ella y a las demás piezas que van clavadas a la quilla. En el navío proyectado por Amassa la formaban seis partes.

(46) Se refiere a la altura de la *contraquilla*, que es de un codo de alto y debe reducirse a medida que se vaya acercando a la proa.

(47) Los *macarrones* son los extremos de las cuadernas o costillas de la nave y salen fuera de la *borda* del buque. La *borda* es el canto superior del costado de un navío. La *empavesada* es la defensa o resguardo que se hacía con los paveses o escudos para cubrirse la tropa cuando se iba a entrar en combate.

(48) Así se denominaba la red o enrejado de cabos que se colocaba verticalmente por encima de la *borda* para que, si se producía el abordaje, no resultara fácil a los enemigos saltar a cubierta.

(49) La reunión de estos personajes tiene lugar el 22 de febrero de 1635, y una relación de lo en ella tratado es remitida a Su Majestad, aunque el escrito no tiene destinatario y es fácil suponer que esos inconvenientes fueran manifestados por el propio Olivares, muy aficionado a las cuestiones navales y al parecer diseñador de alguno que otro navío. Él puede ser muy bien el destinatario de la relación de lo tratado.

ratifica en todo lo puesto en su plan, insistiendo en las condiciones marineras de su navío, aunque admite «que si en la parte que este pontón huuiere de seruir hay capacidad de mas agua, se le podría aumentar un pie más de puntal, pero no habiendo capacidad de más agua puede servir en la forma que está».

A continuación, los allí presentes van manifestando su parecer y se deja constancia de ello. Empieza el de Pedro de Arce, que dice

«que añadiéndosele un pie más de puntal, y la contraquilla, y poniéndole ocho piezas de artillería, quatro por banda en la cubierta, y embarcando cien infantes, diez marineros, y ocho artilleros, parece que el pontón se puede disponer de manera que sea de servicio y que se le hagan sus pañoles para bastimentos, pertrechos y municiones divididos se previene a lo que ahora se ofrece y en quanto a la dificultad que se ha puesto si el pontón podrá *ir a la bolina* (50), se remitió al parecer del marqués de Cadreita y Don Carlos de Ybarra».

El marqués e Ibarra eran partidarios de que al navío se le añadiera el pie más de puntal y la contraquilla, así como de que las cubiertas «sean fuertes y buenas, con que les parece que puede servir este pontón». Más tarde, el diseño y estas opiniones fueron debatidos en presencia del Conde-Duque, del duque de Villahermosa, de los marqueses de Leganés y Castrofuerte y de don Felipe de Silva, en una discusión que nos va ofreciendo detalles del empleo que se quiere dar al navío proyectado:

«... y pareció de conformidad que se despache a Nápoles con los pareceres de los unos y los otros, para que se haga experiencia del uno y otro pontón y escojan el que mejor les pareciere con tal que estos Vaxeles se hagan para que sean superiores a todas las embarcaciones, fuera de galeras o navíos, y que se advierta que no sólo han de servir en la mar sino también en ríos y hazer otros servicios».

También se propone «que las piezas de artillería se moderen y sean quatro quartos de cañones a cada uno y a la popa otros dos quartos y a la proa dos medios cañones». El resto de la reunión trata de las medidas que la puesta en marcha del proyecto exige; y así, se dispone que en Cataluña y Cantabria se construyera un navío en la forma en que estaba proyectado, y que a los demás se les añadiese el pie de puntal y la contraquilla, al tiempo que en Liérganes deberían prepararse 48 medios cañones y 240 quartos (51), que se repartirían por mitad Cantabria y Cataluña, por lo que los correspondientes a la segunda habría que llevarlos a Barcelona. Por último, se ordenaba la realización de los asientos de «pólvora, cuerda y de más municiones y se trate luego de hazer los encabalgamientos (52) de mar para estas piezas».

---

(50) Ir el buque ciñendo el viento.

(51) De acuerdo con estos preparativos artilleros, parece que se proyectaba construir 24 navíos de esta clase.

(52) Se trata de las cureñas que necesitarán las piezas de artillería que se aprestan.

Pero, antes de decidir, el tema requirió una nueva reunión (53), en la que estuvieron presentes Villafranca, Cadreira, Ibarra, Juan de Garay, Bernardino de Marimón y Amassa. El parecer de Villafranca resulta muy explícito respecto a los empleos que iban a darse al navío en cuestión:

«Haviendo oído la relación de las calidades, medidas y porte del navío, y los efectos para que se desea emplear que en la forma que oy está el navío se puede navegar con él costa a costa, doblar cavos, y pelear, si la ocasión se ofreciere, cubrir, y amparar otras embarcaciones, echar gente en tierra, barrer una marina, pero que no juzga lo mismo haviendose de *engolfar* (54), y haviendo mucha mar porque en este caso no sería tan regente el navío y estaba sugeto a capellar y beber mucho agua el artillería, y pasaría el navío descomodidad que si se le añadiese el pie de puntal más con la contraquilla como se propone en la consulta es cierto que navegaría mejor, pero que a esto antepone la conveniencia de poderle con mas facilidad barar en tierra, pues desta otra manera con la mucha gente que pescaría serían necesarios para ello doscientos hombres que sería del embaraço que se dexa considerar».

Por su parte, Cadreira e Ibarra se muestran partidarios de añadir «el pie de puntal con la contraquilla», pues así el barco podría navegar en «todo trance». Inmediatamente llega la opinión del creador del proyecto, que matiza «que creciéndose el pie de puntal que se dize le parece convendría añadirle seis codos de quilla mas porque con esto vendría a pescar menos agua y tener más susten, y más capacidad de gente y bastimentos».

Se conforman todos los presentes al parecer de Juan de Amassa, y de esa manera queda aprobado el proyecto del navío que deseaba el Conde-Duque. Sin embargo, poco después llegó la declaración de guerra de Francia, y para mediados de 1635 ya se habían abierto las hostilidades entre ambas monarquías, lo que dará paso a necesidades más perentorias.

En la documentación manejada no hemos vuelto a tener noticia del navío en cuestión y es presumible que el proyecto a pesar de ser aprobado el proyecto no llegara a realizarse nunca, por lo menos en cantidad significativa, tal vez se construyera alguno o algunos, pero no bastaron para dejar huella perceptible, por lo menos en este tiempo.

No deja de ser curioso que Amassa estuviera por esos meses de 1635 trabajando en otro proyecto no muy diferente, que viene determinado por necesidades del comercio con las Indias españolas, cuyas salidas y llegadas tenían lugar en Sevilla, un puerto fluvial, interior, al abrigo de tormentas y ataques enemigos; pero superar la barra de Sanlúcar de Barrameda entrañaba no pocas dificultades, ya que los arrastres del río reducían la profundidad de la desem-

---

(53) Consulta de 24 de febrero de 1635.

(54) Alejarse mar adentro perdiendo de vista la costa.

bocadura y las naves cuando iban cargadas pasaban apuros para remontar la corriente o salir a mar abierto.

«Ya en 1621 Juan de Amassa recibe carta blanca para la construcción de nuevas embarcaciones autorizando que sean diseñadas según su criterio y fuera de ordenanza.

»La pérdida de la *Flota de Nueva España* en Matanzas en 1628 y la carencia de buques adecuados, impone la necesidad de traspasar unidades de la *Armada del Océano* a la *Carrera*. Los galeones de escolta, en realidad galeones de mayor tamaño pensados para la guerra, se ven incapaces de atravesar la barra de Sanlúcar, dirigiéndose a su base en Cádiz, para lo que reciben autorización por primera vez en 1622 (55)».

Con objeto de paliar tal dificultad, en ese año de 1635 Amassa presenta un proyecto de construcción de un galeón de 18 a 20 codos de manga, armado con 50 piezas y de un calado similar a las naves mercantes de igual manga y carga. Esta embarcación, evidentemente, difería mucho de la contenida en el proyecto que hemos analizado, aunque ambas tienen algo en común: la necesidad de navegar en aguas bajas, por lo que su calado debía ser el menor posible. Tampoco se traduciría en algo práctico de consideración tal plan, porque en 1680 la cabecera de las flotas de Indias se traslada a la bahía de Cádiz.

### Consideración final

Por último, cabe preguntarse hasta qué punto el barco proyectado constituía una novedad en la tipología naval de la época. Y en este sentido hemos de situarlo en relación con el grupo de embarcaciones que reunían tres condiciones básicamente -moverse a remo y vela y tener poco calado-, condiciones que encontramos en las galeras, galezas, galeotas, galibrazas, jabeques, corbetas y fragatas (56). Pues bien, de todos esos tipos de embarcaciones (57), el proyec-

---

(55) APESTEGUI, C.: *Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización*. Consultado en formato pdf, p. 5. Vid. también sobre estas cuestiones SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas de plata (1620-1648)*, Madrid, 1989, y OLESA MUÑIDO, F.F.: *La organización naval en los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols. Madrid, 1968.

(56) Por entonces, los buques de guerra propiamente tales eran: galera, fragata, nao, galeaza, galeón y patache (nombre que designa genéricamente a navíos, zabras y pinazas, además de, específicamente, a un pequeño mercante de cabotaje).

(57) Para más información, general o específica, remitimos a THOMAZI, A.: *Las flotas de Oro. Historias de los galeones de España*, Madrid, 1985; MARURI GREGORISCH, J. L.: «Barcos de Ayer: las fragatas», en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 1988-1998, vol. VII, pp. 111-148; SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, 1992; las obras colectivas *Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria*, Santander, 1993 y *El buque en la Armada española*, Madrid, 1981; CASADO SOTO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588*, Madrid, 1988; OLESA MUÑIDO, F.F.: *La galera en la navegación y el combate*, 2 vols., Madrid, 1971; RUBIO SERRANO, J.L.: *Arquitectura de las naos y galeones de las Flotas de Indias (1560-1690)*,

tado por Juan de Amassa con los que más semejanzas tenía era con diferentes versiones de la fragata, considerada la «hermana menor de la galera» (58). Semejanzas que vamos a poner de manifiesto con la intención de mostrar que el navío proyectado por Juan de Amassa venía a ser una especie de compendio de elementos que se consideraban imprescindibles para conseguir un barco rápido, polivalente y maniobrero en toda clase de aguas.

En efecto, ya desde mediados del siglo XVI, en círculos relacionados con la armada hay tentativas de diseñar y construir nuevos tipos de embarcaciones que aportaran innovaciones; y así, que propone el marqués de Santa Cruz, que es en definitiva el de una fragata, es decir, un barco de vela y remo que se destinaría a misiones de persecución y descubierta. En el nuevo modelo se conciliaron tradiciones y novedades acumuladas en múltiples experiencias, dando por resultado un buque de nueva traza más rápido y poderoso. Pero no se avanzó mucho en este terreno porque a principios del siglo XVIII se mantenía la preocupación por conseguir naves más veloces, mejor artilladas y con gran capacidad de maniobra para poder actuar en cualquier tipo de agua, cualidades que se tienen muy en cuenta en los diferentes proyectos de buques para la armada que se van elaborando una vez comenzado el siglo, algo que se hace más perentorio cuando concluye la tregua con Holanda en 1621.

En ese año vuelve a ponerse sobre el tapete la complejidad naval de la defensa del imperio y la necesidad de potenciar el rearme naval, pues el enfrentamiento con los holandeses hace rebrotar la lucha ultramarina merced a la capacidad naval de la joven república, que en su lucha contra la Monarquía Hispánica encuentra más favorable para sus intereses y más lesivo para el enemigo atacar al elemento más débil de la Monarquía, cuyas posesiones, muy alejadas de la metrópoli, eran más difíciles de defender y su dominio más codiciado por los holandeses, dada la cercanía de parte de sus colonias a las de Portugal, que se convierte así en el elemento más amenazado en Ultramar por el rebrote de la guerra.

En consecuencia, Madrid ha de enfrentarse directamente con los holandeses en los mares europeos, atender la defensa de sus costas peninsulares, proteger la Carrera de Indias y ocuparse del tráfico brasileño y con las Indias Orientales desde Lisboa, como puntos más vulnerables de todo un dispositivo territorial, que en el continente europeo se encontraba, además, implicado en un duro conflicto como fue el de la guerra de los Treinta Años. Demasiadas obligaciones, pues, que hay que afrontar con todos los medios disponibles, incluida la reactivación del corso, intentada por la ordenanza de 1621 (59) y cuya acción quiere potenciar aún más el Conde-Duque hacia 1630 con

---

2 vols., Madrid, 1991; CASTRO BRAVO, F.: *Las naos españolas en la Carrera de Indias*, Madrid, 1977; TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981. Vid. también VICENTE MAROTO, M.<sup>ª</sup> I. (ed.): *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Salamanca, 1998.

(58) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R., y COELLO LILLO, J.L.: *La fragata en la Armada española: 500 años de historia*, Madrid, 2003, p. 8.

(59) *Ordenanza de S.M. para navegar en corso, así contra turcos, moros y moriscos como contra los rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda*. Está fechada el 24 de diciembre de 1621.

objeto de convertir esta actividad en un arma estratégica, superando sus dimensiones de mero acoso al enemigo, al hacerlo incidir con intensidad en el comercio, considerado como principal actividad económica de los holandeses (60). Una potenciación que hemos de relacionar en no poca medida con la puesta en marcha en 1633 de esa suerte de Escuadra del Norte o de Flan- dueños se vieron respaldados por el rey y el Conde-Duque mediante emprés- titos de la Corona.

Sobre la difusión y generalización de la fragata y sus distintas versiones, el siguiente párrafo es suficientemente explícito:

«las fragatas se impusieron como un buque de importancia crucial incluso en las aguas peninsulares. Otero Lana, en su estudio sobre el curso atlántico español, de Cádiz a los puertos vascos, consiguió identificar documentalmente 707 buques dedicados a dicha actividad entre 1621 y 1697; pues bien, de ellos, nada menos que 316 son «fragatas», pero lo cierto es que las otras categorías registradas son poco menos que sinónimos, pues se registran 105 navíos (incluidos tres galeoncetes y dos naos pequeñas), 51 pataches, y 122 entre galizabras, filibotes y otros, aparte de 78 bergantines a remos, 37 bajeles pequeños y demás, con lo que el número total de los que podemos considerar como fragatas en sus distintas versiones debe oscilar en torno a los 600, marcando una amplia mayoría sobre otras clases de buques y confirmando su aceptación y divulgación. En cuanto a la consideración de buques corsarios... la frontera que los separaba de los buques al servicio de la Corona era muy tenue, y los más la traspasaron sin mayor problema» (61).

A mediados del siglo xvii, el nombre de «fragata» ya se utilizaba para referirse a los buques que desde Dunkerque y otros puertos atlánticos, entre ellos varios del norte de España, se dedicaban al corso apresando naves mercantes enemigas. Esas embarcaciones iban impulsadas por el viento; pero, para cuando las velas eran inservibles por falta del mismo, contaban con remos que se sacaban por unas aberturas practicadas en los costados, utilizándose también para maniobrar en los puertos. Existía, pues, un parecido con el diseño de Amassa.

Por otra parte, los tipos anteriores de navíos se mantuvieron hasta el fin del siglo xvii, gozando de gran popularidad y aceptación entre los corsarios. Tal es el caso de los construidos —dos galizabras— por Francisco de Beroiz en 1624, que eran embarcaciones de 30 codos de quilla, 34 de eslora, 9 de manga y 4 de puntal, armadas con 13 piezas de artillería de diferentes clases con 90 hombres de dotación y 60 mosqueteros. Estas embarcaciones presentan paten-

(60) Vid. OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Países Bajos. El corso español en el Atlántico en el siglo xvii (1621-1697)*. Madrid, 1999.

(61) RODRÍGUEZ Y COELLO: *La fragata*, p. 44.

tes semejanza con la nave diseñada once años más tarde, en 1635, por Juan de Amassa, aunque las dimensiones de aquéllas sean inferiores.

Había igualmente un navío, el *Santiago*, propulsado por vela y con ocho remos, que se utilizaban en maniobras difíciles y en situaciones sin viento; era un antiguo mercante adaptado a su nueva función corsaria, para la que fue armado con ocho piezas de artillería gruesa y diez de otros calibres, con capacidad para 130 hombres. Este navío presenta semejanzas con la nave que comentamos, pues ésta iba armada con 12 piezas de artillería gruesa, transportaba 150 hombres y se auxiliaba también con ocho remos por banda, para ser utilizados en caso necesario.

La evolución de la fragatas hacia la propulsión de vela en exclusiva se va a producir en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVII, acelerándose el proceso cuando Colbert acomete la renovación e incremento de la armada francesa, aumentando su presencia en el Atlántico, favoreciendo la construcción de las primeras fragatas aparejadas con velas cuadradas como sistema de propulsión. Igualmente, el porte de los buques y su armamento aumentaron de manera considerable a lo largo del siglo XVII, y en la segunda mitad de la centuria ya se comentaba la existencia de una fragata inglesa de 64 cañones (62).

En 1635, Francia declaró la guerra a España, que ya luchaba en Flandes y estaba implicada en la guerra de los Treinta Años. Nuevos frentes se abrieron, cuyas exigencias y necesidades vinieron a sumarse a las existentes en los ya abiertos. Las prioridades se modificaron, y atender los nuevos desafíos se hizo perentorio con unos recursos que se agotaban y eran insuficientes para no descuidar tantos frentes simultáneos. En tales circunstancias, ¿qué sucedió con el bajel diseñado por Amassa? La multiplicación de las necesidades militares en tierra ¿sentenció su futuro? La existencia de otros navíos con características parecidas al proyectado ¿hacía superflua su construcción? Los posibles fondos que se destinaban a su construcción ¿tuvieron un destino que se juzgó más necesario y práctico? ¿Fue un arbitrio más, similar a tantos otros aplazados o desestimados? Demasiados interrogantes sin una respuesta clara. Probablemente no pasaría del papel y ello se debería a tantas circunstancias poco propicias como las que se dieron cita ese año de 1635, que condicionaron el desarrollo de los años siguientes.

---

(62) Vid. GARDINER, R. (ed.): *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1640*. Londres, 1992.



# EL MÁS INSIDIOSO ENEMIGO DE LOS BUQUES DEL SIGLO XVIII: LA BALA ROJA

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA  
De la Real Academia de la Historia

## Los precedentes y el objetivo de la innovación

Desde la utilización de la artillería a bordo y emplazada en baterías costeras, no hubo un medio más poderoso de combatir las unidades a flote hasta la introducción de la coraza, que la denominada «bala roja», término por el que se la conoce en las lenguas romance («bala rubra» en portugués, «bolulet rouge» en francés), aunque los ingleses emplean el más reforzado y expresivo de «red hot shot», que incluye junto a su aspecto su característica más notable: el calor que desprende, capaz de producir un incendio.

La dificultad para atacar una plaza marítima por mar residía en la comprobada inferioridad de los buques de vela y madera de la época, contra las fortificaciones terrestres. Nelson afirmaba al respecto que un cañón en tierra en un buen reducto, valía diez embarcados; si esto era cierto con balas rasas y frías, ¿qué no podría decir de un proyecto incendiario que vino a revolucionar la táctica de este tipo de operaciones?

En la historia naval española de los siglos XVIII y XIX, este procedimiento es señaladísimo, protagonista en tres acontecimientos de la mayor importancia: el primero, muy estudiado y tristemente célebre: el bloqueo de Gibraltar de 1782-1783; el segundo, el de Cádiz de 1797, nunca suficientemente enaltecido; el tercero, mucho menos conocido y cuya difusión justifica por sí sola el esfuerzo de estas líneas, el éxito español en la defensa y avituallamiento de puertos durante la guerra 1804-1808 contra los ingleses, al que la derrota de Trafalgar ha despojado injustamente de toda relevancia. Al mero empleo de este tipo de proyectil hay que añadir una particularidad extraordinaria que convierte a nuestro país en la potencia naval que, prácticamente en exclusiva, osó y supo sacar provecho de la utilización de la bala roja a bordo de embarcaciones menores, convirtiendo un arma defensiva frente a buques en ofensiva. Lo que tuvo lugar durante esta guerra, la de la Independencia y las carlistas, sorprendiendo que la historiografía naval patria no haya puesto el énfasis en ello.

Puede hablarse ciertamente de precedentes en el uso de proyectiles incendiarios, tanto en tierra como en mar. Incluso los tratadistas decimonónicos, en su afán de recoger hasta lo mítico y lo insuficientemente probado, han creído encontrar en una confusa relación sobre la batalla de Polotsk, ganada por el rey polaco Esteban a los rusos en 1579, el empleo de balas de fuego de gran eficacia destructiva contra fuertes de madera. Probablemente se tratase de proyectiles

embadurnados y prendidos, como los lanzados antaño por las catapultas y otros artificios del arte tormentaria. Lo cierto es que este tipo específico e inusual no se empieza a utilizar en tierra hasta principios del siglo XVIII, y contra buques, hasta un par de décadas más tarde, siendo la pelotería de arcilla impregnada de sustancias inflamables, eficaz sobre todo contra el velamen enemigo, el antecesor con el que guarda más estrecho parentesco, sin olvidar su afinidad con los llamados «tiros de composición de mixto», huecos y rellenos de una mezcla de salitre, flor de azufre, pólvora en polvo y petróleo o aceite de lino. Estos últimos, utilizados durante el siglo XVII, habían caído ya en desuso a comienzos del siguiente pues, como señala el marqués de Santa Cruz de Marcenado, «su poco peso les deja cortísimo alcance y no bastante fuerza para vencer el estorbo que encuentren hasta llegar a las maderas que han de encender» (1). Este invento se lo apropiarían los ingleses con la denominación de «Martin shot», en recuerdo del contralmirante T.B. Martin, uno de los escasos recalitrantes en el uso de estas carcasas, que no se empotraban contra el navío rival, sino que se quebraban al chocar con violencia con su fuerte choque, dispersando el líquido que contenían, que entraba inmediatamente en combustión. Otras granadas o «bombas», que anteceden dos siglos a la bala roja en tierra y son contemporáneas de ésta en el teatro de operaciones marítimo, tenían una naturaleza distinta y perseguían otros objetivos. Sus blancos eran las personas, al ser proyectiles huecos preferentemente disparados por armas de tiro curvo. Ambos tipos sin embargo, presentan una similitud que induce en ocasiones a equívocos: desde finales del siglo XVIII se habilitan en España embarcaciones menores, llamadas «bombarderas», en sustitución de las antiguas «bombardas», de mayor porte, junto con simples «cañoneras» de bala rasa, y a ambas se suman las escasas cañoneras de proyectil macizo e incendiario. A todas ellas incumbiría en mayor o menor medida la misión defensiva de las bases navales.

Las especiales características de la bala roja y, sobre todo, sus efectos retardados, difícilmente comprobables experimentalmente fuera de un polígono de tiro adecuado y contra blancos simulados, hacen pensar más bien en que su origen hay que situarlo en una intuición «de laboratorio», a semejanza de lo ocurrido por el obús (proyectil), que fue fruto de las experiencias balísticas de Pierre Chordelos de Laclos en 1795, y de las que también se beneficiaría la Armada española. Su condición de arma no-natural, sus insidiosos efectos, difíciles de prever y de contrarrestar, y su asimilación, en razón de tales efectos, a los «artificios de fuego» y otras «máquinas infernales» a las que superaba en eficacia, llevaron a considerarla arma innoble, tal como había sucedido con la propia artillería en el Renacimiento y como posteriormente se predicaría de los torpedos, renunciándose de antemano y durante mucho tiempo a su empleo en muchos países. Con motivo del combate de Cabo Espartel (20-X-1782), Luis de Córdova se quejó en su informe del uso de este método por los ingleses en Gibraltar en estos elocuentes términos:

---

(1) SANTA CRUZ DE MARCENADO, marqués de: *Reflexiones militares*. Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1984 (ed. orig., 1730), p. 502.

«Omitiré por decoro a la dignidad de la corona británica, la discusión del [uso] que hizo de balas incendiarias en la acción, y si en caso de ser apresado en navío del Almirante mismo en un combate de escuadra, debería ser tratado como incendiario sin remisión ni aceptación de persona, por una conducta y medios tan chocantes a la humanidad» (2). Francisco Javier Roviera, comisario general de Artillería de Marina, en relación con un proyecto de bala incendiaria del que hablaremos al final de este trabajo, expondría también sus reservas morales, aceptando que se llevasen a cabo pruebas experimentales «en el caso de que se crea lícito disparar balas incendiarias a otros buques que los burlotes» (3), ya que lo inusual era admitir el empleo de un medio de este tipo para paliar los efectos de otro semejante. En fecha tan tardía como 1808, y que corresponde al apogeo de su uso, Domingo Pérez de Grandalla, secretario de Marina y, como veremos, artífice principal del programa defensivo de los puertos españoles inmediatamente anterior a la previsible guerra contra Inglaterra, mostraría los reparos que aún suscitaba para su empleo por las fuerzas sutiles de Algeciras, justificando ante Carlos IV y María Luisa el hecho de que, por tratarse de «un enemigo tan infame se usa la bala roja» (4), un rival cuyos buques estaban ya interfiriendo el tráfico español sin previa declaración de guerra, que no estallaría hasta finales de ese año. Se hacía una vez más realidad en ambos bandos contendientes el adagio clásico: «Inter arma leges silent», «durante las hostilidades, poca consideración se tiene a las leyes de la guerra». De la conciencia que una vez se tuvo por tratarse de un medio inno- ble que ha quedado en la lengua francesa el recuerdo de una frase cuyo significado es el de agredir verbalmente y con la peor intención: «tirer à balle rouge», que es algo más que su cuasi equivalente español: «tirar la bala».

### El sistema y sus efectos

En una época en que el combate artillero entre buques o desde tierra tenía poco poder resolutorio en el sentido de conllevar el hundimiento del buque enemigo, este método de conseguir lo mismo sin perforar el forro por debajo de la línea de flotación supuso una auténtica revolución, una vez que se pudo reducir los riesgos que entrañaba su empleo e incrementar su eficacia con una adecuada secuencia de fuego. La innovación consistió en el disparo de una bala esférica corriente de hierro macizo, de las de mediano y mayor calibre, recalentada hasta que adquiriría un tono rojo-ceniza característico (el «rubro-branco» de los tratadistas portugueses) y que también se conoce como rojo-

---

(2) Parte dado por el general Córdova, el 22 de octubre de 1682, desde el navío *Santísima Trinidad «á la vela...»*. Recogido por FERRER DEL RÍO, Antonio: *Historia del reinado de Carlos III en España*, t. III. Madrid, 1856, pp. 390 y 391.

(3) Informe a don Juan de Lángara, Isla de León, 2 de enero de 1798. Archivo del Museo Naval (AMN), Ms. 1469, f. 285.

(4) Copia del plan de campaña leído a S.M. en presencia de la Reina. Madrid, 22 de noviembre de 1804. Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH), colección Emilio Croque y Cabezas (ECC), Ms. 9/7432.

cereza porque, como sucede con estas frutas en sazón, en su superficie aparecen zonas de un rojo más intenso que otras, consecuencia de no calentarse a la vez y por igual con la máxima viveza más que una parte de la superficie de la bola, «el coeur de cerise» francés. Su empleo contra objetivos en mar y en tierra, en los que predominaban materiales combustibles, se implementaba por medio de piezas de artillería de tiro tenso, aunque dotadas de la elevación adecuada a en cada caso que, cuando se trataba de atacar poblaciones era notable aunque el objetivo estuviese a nivel ya que «con eso la bala se queda en las maderas de los techos ó desvanes, y hace el efecto, que se desea, de ponerles fuego» (5).

El triple riesgo de incendio del buque, de explosión del ánima y de producirse el disparo antes de tiempo —el temible *cook off* de los ingleses, que causaba tantas bajas—, excluyó en un primer momento la posibilidad de su empleo a bordo. La operación en tierra tampoco estaba exenta de ellos. Se «jugaba con fuego» junto a los polvorines y los aprovisionamientos más inmediatos de pólvora negra para la carga y de blanca para el cebo; se tenía que traer desde el lugar de calentamiento las balas e introducirlas en su momento por la boca con gran precaución; se aproximaba un proyectil incandescente a la carga dentro del propio ánima del cañón; los apuntamientos tenían que hacerse rápidamente para reducir la probabilidad de accidentes y el tiro se convertía en una operación lenta en la que se partía de una temperatura insuficiente, que iba disminuyendo con la tardanza.

Algunas defensas costeras y baterías dispusieron, más a título de ensayo que por otra razón, de piezas junto a las que se encendían grandes hogueras de leña o carbón, entre cuyas brasas se introducían las pelotas de hierro cuando el fuego ardía vivamente. Este sistema se superó instalando parrillas al aire libre para ir calentando, de una en una o pocas a la vez, las balas destinadas a actuar como elemento incendiario. Como explica el marqués de Santa Cruz de Marcenado, estos nuevos «hornillos» tienen por la parte superior una reja de hierro, y por abajo se atizan; sobre la reja se ponen las balas de cañón, hasta que estén coloradas... (6). Ante la dificultad que planteaba la carga de los cañones de mayor calibre, por su escasa maniobrabilidad para este cometido, se empleó sólo la artillería menor aunque en sus calibres superiores. En este sentido se manifiesta un artillero tan antiguo como Saint Rémy y la *Encyclopédie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers* (la de Diderot y Alembert): «Las balas rojas sólo se disparan con piezas de ocho y de a cuatro; porque, si se tratase de piezas de mayor calibre, habría dificultad de usarlas» (7).

---

(5) *Ibidem*, p. 501.

(6) SANTA CRUZ DE MARCENADO: *op. cit.*, p. 502.

(7) SAINT RÉMY, Surirey: *Mémoires d'artillerie, où il est traité des mortiers, pétards, arquebusus à croc, mousquets, carcasses, granades, etc. De la fonte des pièces, de la fabrication du salpêtre et de la poudre, des ponts, des mines, des charettes et chariots; des chevaux et generalement de tout ce qui dépend de l'artillerie, tan par mer que par terre*. Amsterdam, 1702.

A pesar de todos los inconvenientes del sistema tuvieron ocasión de experimentarse sorprendentes efectos. A la fuerza del impacto y a la virtud, que compartía con la bala rasa, de quebrar palos y herir el casco, la bala roja unía el poder de transmitir el fuego casi sin llama e inicialmente sin producir gran alarma, aunque para conseguir efectos importantes precisaba estar algún tiempo junto al maderamen afectado que iba entrando poco a poco en combustión hasta producirse, de pronto, un incendio de amplio y extendido foco. La propia *Encyclopédie* resume, casi poéticamente, los efectos: «parte el disparo y por doquiera que pasa la bala, inflama las materias combustibles, sembrando el incendio...» (8); no en vano impactaba la bala ardiente contra una superficie de madera pintada y embetunada, y se incrustaba en ella. Para la detección de los impactos, los equipos de calafates destinados en combate a patrullar por el interior del navío y la sentina a la luz de un farol —para taponar también las posibles vías de agua— tenían que guiarse muchas veces más por el olor a quemado en lugares ocultos o poco accesibles que por la escasa luz de las ascuas, que pasaba a ser más viva cuanto más irremediable. Su característica más incomprensible y «diabólica» era que la fricción con el aire no enfriaba la bola ardiente, sino que se producía el efecto contrario, y ni siquiera había tiempo suficiente antes del impacto para que el agua lo hiciese, caso de chocar con la superficie. Los efectos psicológicos en la moral de la dotación se manifestaban desde el momento en que aparecía la trayectoria del proyectil en el aire con su cuerpo rojizo y su estela de humo, acompañada de un silbido característico, más acusado que el de una bala normal.

Hasta la creación de hornos especiales de obra cubierta para el calentamiento de numerosos proyectiles y el empleo en conjuntos que podían cruzar fuegos y actuar con rapidez y, en número plural de piezas, no puede hablarse de su máxima efectividad, porque, anteriormente, conocidas las peculiaridades de estos proyectiles, se les podía ir localizando y apagando de uno en uno con cierta facilidad. La aparición simultánea de fuegos en diversos parajes del buque ofendido creaba, sin embargo, una actividad contraincendios caótica y prioritaria que, en el mejor de los casos, reducía enormemente el propio poder artillero de respuesta, y con mucha frecuencia acababa convirtiendo el buque en una enorme pavesa, testigo de la importancia ante la adversidad durante el espacio de tiempo que tardaba en sumergirse o explotar.

### **La técnica de la nueva arma. El proceso de calentamiento, la carga y el disparo**

El empleo de las piezas en tierra requería una secuencia por tiempos marcados en las fases de calentamiento, carga y disparo que revestía peculiaridades y exigía cautelas especiales. El «caldeo» se llevaba a cabo en hornazas que, al estar cubiertas y protegidas, no precisaban ya estar tan alejados de las

---

(8) *Encyclopédie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers*, tomo II, voz «Boulet rouge», p. 364.

piezas y permitían alcanzar la temperatura inicial de 600° que la operación exigía, a fin de que la bala alcanzase el objetivo con calor suficiente para provocar la combustión de los materiales que traspasaba o en los que se embutía. Las primeras balas, con la parrilla aún fría, requerían mucho tiempo —varias horas— para calentarse y adquirir las condiciones necesarias dependiendo de su calibre. Sin embargo, en un horno de reverbero, el tipo de bala redonda más común, el de 24 libras de peso, precisa al iniciarse el proceso una hora y cuarto de caldeo, pero una vez la solera en plena actividad, ese tiempo se veía reducido a una media hora.

Sólo los cañones mayores e intermedios —los ingleses los denominaban «great guns»— solían disparar balas candentes, ya que las piezas menores, al carecer de cureñas de marina y estar montadas sobre horquillas de espiga, no se prestaban a una manipulación más complicada, aparte naturalmente de carecer del alcance mínimo para dar en un blanco flotante cuyo calado obligaba frecuentemente a permanecer a más de 600 metros del desplazamiento costero. La exclusión de los calibres menores de bala roja en la Real Armada y, en un periodo posterior la credits *O'Scanlan*, al definir lo que este tratadista denomina «hornillo de la bala roja» como un horno de construcción a propósito para caldear ó hacer ascuas las balas de hierro de grueso calibre (9).

La creación de los primeros hornos fijos, cubiertos y construidos se atribuye a los reconquistadores de Tolón de 1794, entre los que se contaba Napoleón. Pese a que los anglo-españoles habían previsto la posibilidad de que su escuadra pudiese resultar dañada por los efectos de las baterías de bala roja, el capitán de artillería y luego emperador se jactaría de haber quemado en Tolón, con seis piezas de artillería, tres buques, y obligado a la escuadra inglesa a evacuar la Gran Rada, tras resistir más de 20.000 cañonazos (10), utilizando braseros menores con grandes precauciones y disciplina. Las primeras estructuras de ladrillo o mampostería, sólo podían atender tres cañones cada una (11). Se trataba de pequeñas obras de dos por dos metros, a modo de horneras de pan y con tan sólo una pequeña abertura lateral. Con el tiempo, y dependiendo del número de balas que caldear y de bocas de fuego que atender, se fueron fabricando mayores y más complejas. Las construidas en fortalezas contaban con un recinto dotado de chimenea, al que tenían acceso unos rieles reforzados con pernos y abrazaderas, colocados en rampa hasta el reverbero del fuelle u horno propiamente dicho, de bóveda de ladrillo refractario y dotado de foso para cenizas. Las balas, puestas en fila, entraban por el primer acceso y, tras salir por el lado opuesto y ser recogidas, cedían el espacio correspondiente a otras balas «frías». Junto al tipo medio, capaz de calentar 60 balas a la vez, había otros mayores, en forma de grandes y alargados

---

(9) O'SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*, Imprenta Real, Madrid, 1831, p. 318.

(10) BONAPARTE, Napoleón: *Grils à boulets rouges pour les bateries d'Alexandrie...*, doc. 245, art. 2.

(11) *Ibidem*, art. 8.

das casetas de perro, como el fabricado en Cádiz, en la batería de la Puerta del Mar, en 1797, bajo los auspicios del célebre artillero Tomás de Morla, quien había servido en el asedio de Gibraltar de 1783 junto al príncipe de Nassau, nada menos que de la *Tallapiedra*, y sacado consecuencias, y en el que se podían calentar 200 balas rasas a la vez.

Para atender un reverbero de tamaño medio, con fogón, parrilla y fuelles, se precisaban al menos tres hombres, uno para mantener vivo el fuego bajo la parrilla de calentado y ayudar a ir entrando las balas, otro para ir retirando de la rejilla las que estuviesen ya a punto y ponerlas en estantes especiales, y un tercero para rascar con escofina toda impureza o trozo de carbón de las balas a fin de que llegaran perfectamente limpias a la boca del cañón. Esta práctica requería un instrumental especial que se recalentaba inevitablemente, por lo que se precisaba de un doble juego; mientras uno se refrescaba un tinajas y medias tinajas de madera, el otro estaba siendo usado, compuesto de: atizadores para el fuego, rastrillos para recoger las cenizas, largas horcas de hierro para remover las balas en el brasero y tenazas de brazos curvos para recogerlas y depositarlas en unos transportadores especiales que las llevaban a los cañones y, consistían en un anillo de hierro con mango de doble asa de madera, en el que encajaban las bolas al rojo. Para el transporte de las de calibre «estándar» (24 libras) bastaba un solo hombre, pero las de 36 libras requerían dos, sujetando cada cual el asa del lado correspondiente.

En tiempos del marqués de Santa Cruz de Marcenado, la bala preparada se llevaba directamente a la pieza con las tenazas, lo que aumentaba el peligro de la operación, al tener que mantener constante la presión sobre los brazos. Una vez se recogía en un cucharón, una especie de cuchara, que con su cabeza de hierro hace ángulo con un cabo que termina en madera, largo solamente cuanto basta para que el artillero no se quemara (12), cuchara que posteriormente entró en desuso. Cucharón más que cuchara era el empleado por los franceses: se coge la bala roja con una cuchara de hierro de gran tamaño, llamada «linterna», para introducirla en el cañón (13).

En los primeros tiempos primaba el no perder tiempo, ya que se temía por igual que la bala se enfriase y que se produjese un accidente. Por ello no se cargaba la boca de fuego hasta que el cañón estuviera apuntado y en batería, ni tampoco se volvía a atacar una vez introducido el redondo proyectil [se] «da fuego al cañón inmediatamente que la bala haya podido llegar al taco de pólvora, porque no tenga tiempo de quedarme el taco, de maltratarse el ánimo ó de enfriarse la bala, que no se ataca por las razones dichas; y así, para que llegue al taco de la pólvora sin la dilación de que el atacador la acompañe, se

---

(12) SANTA CRUZ DE MARCENADO *op. cit.*, p. 501.

(13) LA CHESNAYE-DESBOIS, François-Alexandre Aubert de: *Dictionnaire militaire, ou Recueil alphabétique de tous les termes propres à l'art de la guerre: On y a joint l'explication des travaux qui servent à l'attaque, & à la défense des places, & des détails historiques sur l'origine & la nature des différentes especes, tant d'offices-militaires. Anciens & modernes, que des armes qui ont été en usage dans les différents tems de la Monarchie...* Chez David, fils, París, 1743, p. 57.

tiene el cañón con la boca alta, apuntado á los grados convenientes, cebado y cargado...» (14). Sobre este último punto que ya se conservaría en los manuales posteriores, remacharía también la *Encyclopédie*, insistiendo además en la celeridad de la operación: «No se debe atacar con forraje la bala. Se enciende rápidamente el oído de la pieza...» (15). Conforme se fueron conociendo mejor las propiedades de la baja roja y, se fue adquiriendo experiencia, se fue variando de criterio, por lo que Bonaparte, general en jefe del ejército de Egipto, temiendo el ataque de la flota inglesa ordena: «Se apuntará sin apresuramiento. No hay nada que temer, incluso utilizando un solo taco; sin embargo se colocarán como precaución dos: uno seco en contacto con la pólvora y el otro mojado» (16). El miedo se fue perdiendo cuando se ponía en práctica todas las medidas precautorias, comprobándose incluso que se podía dejar enfriar una bala en el cañón cargado sin que se encendiera la pólvora, señalando el jefe de escuadra y comandante general de artillería de la Armada Juan José Martínez de Espinosa que «no hay inconveniente en tener cargadas las piezas el tiempo necesario para manejarlas con toda seguridad» (17).

El proceso de carga era algo más complejo que el habitual. La elevación del cañón se continuó llevando a cabo con prioridad a cualquier otra operación. Introducido el cartucho de pólvora (en ocasiones se utilizaban dos, para lograr mayores alcances), de pergamino bien pegado o «papel artillero», se atacaba con un taco seco de borra, hierba o heno y se agujereaba para facilitar la combustión, limpiando el ánima con una esponja dotada de mango. A continuación se introducía otro apretado taco de heno húmedo empapado en agua durante un rato y dejado gotear, o bien cilindros de arcilla, también remojados y de un calibre grueso para evitar un disparo prematuro. Finalmente, se hacía deslizar la bala roja por el ánima, y se volvía a atacar con taco húmedo, produciéndose una nubecilla de vapor característica que no implicaba peligro personal alguno, aunque podía afectar a la pólvora. Aplicada con rapidez la mecha al oído de la pieza de batir para evitar esta indeseable consecuencia, se producía el disparo. El marqués de Santa Cruz de Marcenado cita: «La hierba muy verde en taco de notable grosor y en lugar de la mojada, para que la bala no llegue á inflamar la pólvora, interín que se aparta el artillero que pone la primera...» e incluye también el taco de corcho y el de madera verde «cortados á proporción del calibre de la pieza», aplicándoles con el atacador un poco de tierra (18). La greda más basta, sin formar torta empapada, que también se llegó a utilizar como taco, podía resultar peligrosa para la gente que no se situase detrás del cañón, por lo que se estableció que «cuando hay trincheras

---

(14) SANTA CRUZ DE MARCENADO *op. cit.*, p. 501.

(15) *Encyclopédie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers*, t. II, voz «Boulet rouge», p. 364.

(16) BONAPARTE, Napoleón: *Grils à boulets rouges pour les batteries d'Alexandrie...*, doc. 245, art. 7.

(17) MARTÍNEZ DE ESPINOSA Y TACÓN, José: *Diccionario marino español-inglés para el uso del Colegio Naval*. Madrid, 1849, p. 395.

(18) SANTA CRUZ DE MARCENADO *op. cit.*, p. 502.

por delante de las baterías de bala roja, se ataca la pólvora con forraje, porque si se pone greda, los trozos podrían herir o matar a los trabajadores (19). Esta situación era bastante habitual, ya que las baterías solían emplazarse en recintos protegidos y con una distribución racional, situándose los infiernillos a uno u otro lado del extremo de una escarpa o parentesco que solía medir unos tres metros de alto por unos siete y medio de espesor en este paraje especialmente protegido, separándose los cañones de las parrillas cuando estas no contaban con construcción propia por medio de terraplenes o tabiques de ladrillo (20).

Desde finales del siglo XVIII se prefiere el tiro a tiro a los efectos de una andanada, probablemente para que no se produjeran las precipitaciones a que una orden general puede dar lugar, ya que la máxima napoleónica era *On tire-ra doucement*. Una vez disparado el cañón, se procedía a la limpieza habitual con el sacatrapos y otros útiles a los que se añadía la plantilla de hoja metálica con la que se se rascaba la boca en el caso de haberse empleado tacos de arcilla. El refresco con badanas y trapos empapados en agua se hacía después de cada tiro, dado el calentamiento, superior al habitual. Cada cinco disparos este refresco se hacía con vinagre (21). El entrenamiento específico de las dotaciones de las piezas era fundamental, ya que aun los artilleros veteranos podían tener resabios adquiridos, que resultasen peligrosos. El regimiento de la Royal Artillery gibraltareño tuvo una intensa preparación bajo las órdenes del mayor Lewis durante el asedio, y Napoleón exigió al general Kléber el uso de blancos especiales para el entrenamiento, que debía hacerse en el más absoluto silencio.

### La generalización de su uso

A la generalización del empleo de esta bola ardiente favoreció la reducción del peso de los cañones, que fueron acortando sus cañas desde mediados del siglo XVIII, con lo que las antiguas grandes piezas de 3,5 toneladas y los calibres intermedios y menores (de 2,5 y 1,5 t, respectivamente), resultaron más manejables. A ello también ayudó la desaparición de los escudos y de los adornos, manteniendo no obstante sus asas en forma de delfines, que permitían el paso del cabo de trinca y facilitaban la retenida y la entrada en batería con la ayuda de poleas, ya que el retroceso con este tipo de carga era mayor. El empleo del cartucho de lienzo o franela, atado por su parte superior, que reducía considerablemente el tiempo de carga y permitía una cadencia mayor de tiro, reducía el riesgo de utilización de balas incandescentes, ya que estos cartuchos se transportaban hasta la pieza en sus guardacartuchos, de madera

---

(19) *Encyclopédie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers*, t. II, voz «Boulet rouge», p. 364.

(20) BONAPARTE, Napoleón: *op. cit.*, doc. 245, art. 3.

(21) *Ibidem*, art. 7.

con forro de plomo o de cobre. La importancia de utilizar cartuchos se pone de manifiesto décadas más tarde al exigir Napoleón que las baterías de *boulet rouge* de su ejército en Egipto empleasen cartuchos de pergamino bien «enteros» ya que, si hay el menor agujero en ellos, suceden accidentes (22). En España, casi todas estas innovaciones artilleras se adoptaron de golpe con la Ordenanza de 1743, que aligeraba también al tamaño y peso de las cureñas y montajes. La introducción de la llave de fuego, semejante a la empleada en las armas de fuego portátiles con doble muela de pedernal, que vino a sustituir a la mecha tradicional, también cooperaría, ya a finales de siglo, a reducir el peligro inherente a este tipo de proyectil. La primera referencia histórica de fabricación de un ingenio «de reverbero», es decir, una construcción de ladrillo refractario para este menester, la encontramos en el campamento de La Garenne, en la rada de Pertis, en 1749. El hecho de encontrarse esta documentación en un archivo español, junto con un oficio al ministro Antonio Cornel fechado en 1799, muestra un interés ya tardío por esta clase de mejoras (23).

Cuando el notable riesgo que entrañaba la preparación de este tipo de disparo se convirtió en asumible y suficientemente productivo para el pragmatismo inglés, se impuso este método en sus posiciones estratégicas más amenazadas. El extremado celo con que adiestraron a los servidores y artilleros de sus piezas podían permitírsele, al igual que otras osadías remuneradoras a bordo como cargar con doble bala los cañones, lo que producía efectos demoledores a cortas distancias, pero resultaba arriesgado dado que ponía en peligro la resistencia del cañón. Durante el asedio y toma de La Habana de 1762, la bala roja fue empleada por ambos bandos. Los españoles lo hicieron ocasionalmente desde el baluarte de San Telmo contra las trincheras inglesas, formadas con palmas y sacas de algodón; los ingleses, con profusión, contra todos los objetivos posibles, una vez que tomaron posesión de las alturas de La Cabaña (11/VIII/1762). Se trataba, sin embargo, de un combate contra blancos terrestres en los que esta técnica se combinó con el empleo de toda clase de proyectiles. Cuando se decidió convertir el bloqueo de Gibraltar en asedio (1782), se pudo comprobar las dificultades que entrañaba el asalto desde la parte de tierra a una fortaleza inexpugnable. Se decidió por tanto romper brecha por la muralla marítima y proceder al desembarco. Aunque el bombardeo había de ser general, las baterías de tierra debían distraer en otras zonas, mientras se efectuaba el ataque principal por mar y con medios navales. Como no se ignoraba la terrible eficacia de los cañonazos de bala ígnea, el conocido ingeniero francés caballero Lemichaud d'Arçon, que había estudiado concienzudamente sus efectos, adaptó unos antiguos cascos para convertir-

---

(22) BONAPARTE, Napoleón: *Grils à boulets rouges pour les batteries d'Alexandrie; Instructions pour le tir. Ordre Quartier général, au Caire, 11 fructidor an VI* (28 de agosto de 1798). *Correspondance militaire de Napoléon Ier. Extraite de la correspondance générale et publiée par ordre du ministère de la guerre*, t.II. París, 1876, doc. 245, art. 6.

(23) Archivo General de Simancas, Sección de Mapas, Planos y Dibujos, XXXVI-4; *Ibidem*, Sección de Guerra y Marina, leg. 5883.

los en baterías flotantes «incombustibles e insumergibles». La pretendida «incombustibilidad» se basaría en mantener siempre húmeda la obra muerta, mediante un sistema de irrigación interna a base de tubos que, con el auxilio de bombas, conservaba en estado de saturación permanente la madera y por medio de cuadrillas y trozos de marinería que atendían con baldes. La aciaga acción del 13 de septiembre de ese año echaría por tierra estas esperanzas en circunstancias que nos son tristemente conocidas, cuando las 10 «flotantes» ya habían resistido 2.000 tiros, que en su mayor parte parecían haber rebotado contra su blindaje. Aún faltaba por experimentar lo peor de la terrible arma, y sucesivamente se vieron envueltas en llamas la *Tallapiedra*, la *Pastora*, la *San Cristóbal...*, hasta la décima. Dejando en esta ocasión de lado la caballerosidad británica, estos fracasados ingenios serían calificados como «the master pieces of human ingenuity» (24) por su influenciada opinión pública. Un proyecto contemporáneo de Antonio Barceló había sido desechado por menos «científico»; habida cuenta de que se trataba de unas embarcaciones con forro de hierro y de que serían los buques y baterías flotantes dotados de este tipo de protección, como el *Monitor* y el *Merrimack*, durante la guerra de Secesión norteamericana, los que convertirían en obsoletas las balas al rojo, cabe preguntarse qué habría podido suceder si se hubiesen empleado en 1782.

La primera acción de envergadura en la que se dieron todas las circunstancias para la máxima eficacia de la baja roja fue, por tanto, el gran asedio de Gibraltar, al que había precedido un año antes el hundimiento por este método del buque inglés de 44 cañones *Charon* por artilleros norteamericanos y franceses durante el transcurso de la batalla de Yorktown. Tras esta experiencia, las baterías «rojas» de Gibraltar demostraron su enorme poder destructivo contra las obras de aproximación de las paralelas, incendiando sistemáticamente los parapetos y cestones de los emplazamientos españoles. El general Elliott, el afortunado gobernador, había seguido el consejo de su lugarteniente, Boyd, quien tomó el mando artillero en esa ocasión, señalando Drinkwater: «El efecto del tiro con bala roja y carcasas sobrepasó nuestras más sangrientas expectativas» (25). La actuación principal de las baterías de baja roja, y que las llevó a la cima de la fama de la actualidad armamentística fue sin embargo, contra los buques españoles, a los que mantuvieron alejados de la «milla peligrosa» de su alcance, y contra las flotantes que, creadas con pretensiones de resistir su potencial destructivo, sucumbieron con él.

Otro paso importante en el perfeccionamiento del uso de la bala ardiente fue el descubrimiento de que, si se reducía su velocidad y la fuerza de impacto con el costado del navío enemigo, de forma que la penetración en el maderamen no excediese de diez a doce pulgadas (unos 25 centímetros), el poder de

---

(24) Archivo General de Simancas, Sección de Mapas, Planos y Dibujos, XXXVI-4; Sección de Guerra y Marina, leg. 5883.

(25) ANÓNIMO: *A history of the campaigns of the British forces in Spain and Portugal; undertaken to relieve those countries from the French usurpation*. T. Goddard, Londres, 1812, p. 182.

combustión era mayor ya que, si el proyectil conseguía embutirse más, perdía comunicación con el aire, reduciéndose en consecuencia aquél. En esa misma ocasión del gran bloqueo de Gibraltar, estos proyectiles, disparados unos desde las piezas de la *Sea Line*, que contaban con más de un centenar de rejas menores, y del *Royal Bastion*, y otros, por elevación, desde lo alto del Peñón, se incrustaron, en lo hondo del forro de madera de las flotantes. Alojado uno en la bodega de la *Tallapiedra*, en un lugar poco visible y escasamente accesible, se tardó bastante en su localización para neutralizarlo. Una vez encontrado, y sin que diera muestras de actividad, se picó la madera circundante, y fue entonces, y no antes, cuando empezó a quemar su entorno, siendo sin embargo sofocado, aunque con harta dificultad por encontrarse ya en contacto con la atmósfera. Otros impactos no pudieron ser atendidos porque sus efectos se manifestaron horas más tarde. El anónimo y bien informado autor de la excelente *History of the campaigns of the British forces in Spain and Portugal...*, refiere: «La *Tallapiedra* recibió un impacto. Pese a todas las precauciones, una bala roja penetró en la parte más seca del buque. Su efecto fue muy lento. La *Tallapiedra* había iniciado el fuego hacia las diez de la mañana; la bala impactó entre las tres y las cinco de la tarde, Su malicia no se mostró como irremediable hasta media noche. La *San Juan*, una de sus vecinas más próximas, sufrió el mismo destino» (26). El éxito de la nueva arma compensó el riesgo y el esfuerzo que uso suponían.

A partir del éxito inglés en Gibraltar, la baja roja constituyó un elemento insustituible de la defensa portuaria y costera, de probada eficacia y aún mayor efecto disuasorio. Ello comportó doctrinalmente en buena medida al ataque de las plazas marítimas por la parte del mar, o al menos al apoyo próximo de los buques de guerra a las barcadas desembarco en presencia de piezas costeras sospechosas de contar con la innovación. De la época inmediatamente posterior a este hecho data la construcción programada en España de hornillos para caldear la bala roja. Para la defensa de Cádiz, centro neurálgico del poder naval hispano, se construyeron en el castillo de San Sebastián, fuera del recinto de la ciudad, avanzado en el mar, por la parte opuesta de la bahía, y en el fuerte de Matagorda.

Buena muestra del interés de la Corona en la defensa de sus reinos americanos es el hecho de que este avance técnico se trasladase a las costas atlánticas y de ahí a las del Pacífico. Tanto en Niebla como en Corral, fortalezas inmediatas a la chilena Valdivia, se precian aún unas pequeñas estufas emplazadas a muy poca distancia de los cañones. Siguiendo las instrucciones reales, en los anteproyectos se dotaba a casi todas las baterías costeras del hornillo de baja roja. Francisco Gil de Taboada y Lemos incluyó varios fogones en las reformas del fuerte de San Miguel de El Callao en 1790, y cuando España estableció un puesto permanente en Nootka en ese mismo año —que fue la primera fortificación al estilo europeo del Canadá—, instaló artillería de este

---

(26) ANÓNIMO: *A history of the campaigns of the British forces in Spain and Portugal; undertaken to relieve those countries from the French usurpation*, p. 181.

tipo en lo que hoy es la costa de la Columbia Británica. En Filipinas, Punta Sangley, Puerta Vega y Bacoor obtuvieron también la suya.

Las guerras de la joven república francesa obligaron a reforzar la defensa de sus costas y puertos. Ya hemos visto cómo Napoleón se ufanaba del éxito de su artillería en Tolón, algo sobre lo que ya había advertido Federico Gravina, de consumo con el parecer de los comandantes de artilleros e ingenieros españoles e ingleses. Éste, que había vivido la experiencia de las «flotantes», al mando de la *San Cristóbal* días antes de la caótica evacuación de la Gran Rada, había señalado en su *Diario* la conveniencia de no perder las posiciones elevadas, «pues de lo contrario harían sus fuegos cruzados de bombas y balas rojas, con piezas de grueso calibre elevadas, que pondrían las escuadras en peligro» (27). En el litoral atlántico, las fortificaciones normandas y bretonas fueron especialmente bien dotadas de estos artificios. La nueva guerra con Inglaterra a la que arrastrará España su alianza con Francia, volvió a evidenciar la necesidad de atender a las plazas y costas más expuestas. Y así, Cádiz pudo contar durante el ataque inglés de 1797 con una batería nueva en el fuerte o castillo de Puntales, capaz de batir los navíos por la proa desde que se le ponían al alcance hasta que se encontraban «entre castillos», cruzando sus fuegos con la de Matagorda. En ese mismo año se había hecho instalar fogones para la bala roja en las baterías de San Juan de Puerto Rico, cuyos fuegos se dirigían al mar, y en los castillos de El Morro y San Cristóbal, lo que contribuyó a la defensa de la plaza e hizo desistir a los ingleses de un desembarco frontal.

Podría parecer que una potencia naval como Inglaterra, que había consolidado ya su dominio de los mares, podría haber desatendido un arma de defensa de costas; pero no fue así. En la primavera de ese mismo año de 1797, con motivo de los motines de la *Home Fleet* fondeada en la boca del Támesis, se emplazaron piezas y hornillos portátiles a ambas orillas y esta manifestación bastó para que los revoltosos depusieran su actitud. La última modificación en el fuerte menorquín de San Felipe de Mahón en 1799, antes de su retrocesión a España como consecuencia de la paz de Amiens, de 1802, consistió en la instalación en sus casamatas de los hornillos precisos. Durante el bloqueo por tierra al que los franceses sometieron a Cádiz, uno y otro bando emplearon bala roja, y en 1823, cuando la irrupción de los Cien Mil Hijos de San Luis, volvieron a bloquearla por mar y tierra, se llevaron a cabo las mayores reformas para dotar a todas las baterías de hornillo, estableciéndose por los constitucionalistas un sistema ideado por el brigadier Ramón Calbet, con un modelo de figura elíptica, cuyos polos estaban por debajo de la parrilla y muy próximos a ella. Sobre ésta se colocaban las balas, que formaban una especie de asador descubierto con capacidad para 25 proyectiles, poniéndose carbón, tanto debajo de la parrilla como encima de las balas, señalando Carlos Martí-

---

(27) GRAVINA Y NÁPOLI, Federico: *Diario del sitio de Tolón*, anotación correspondiente al martes 17 de diciembre de 1793. Recogido por NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y BLANCO NÚÑEZ, José María: *La división de Tolón*. Madrid, 1982.

nez Valverde que estos sistemas innovadores conocieron después gran difusión y fueron preferidos a los de reverbero (28).

Ante una demanda que se hizo urgente e incesante en los años noventa del siglo XVIII, y que continuó hasta mediados del siglo siguiente, empezaron a fabricarse hornillos portátiles, que pasaron a integrar de forma habitual los almacenes de ingenieros. Este hecho, añadido a la afortunada práctica de la utilización por los españoles de embarcaciones menores armadas como faluchos, lanchas, botes y serenies, llevará a dar el siguiente paso: proporcionar movilidad al cañón de bala roja, embarcándolo sin arriesgar más que pequeñas unidades. Esta innovación, de cuño netamente español, constituirá, como hemos señalado, un éxito rotundo en una época extremadamente escasa en ellos.

### El último paso: las cañoneras de hornillo

Las primeras experiencias en este sentido van unidas al nombre de José de Mazarredo, quien como comandante general de las fuerzas navales del Mar Océano asumió la defensa de Cádiz frente a los ingleses en 1797, correspondiéndole el honor de hacer retirarse a la escuadra que acababa de resultar victoriosa en Cabo San Vicente. Combinando el esfuerzo de la artillería de costa con una escuadrilla improvisada de embarcaciones sutiles en los apostaderos de Rota, La Caleta, El Puerto de Santa María y Sancti Petri, quedaron los ingleses escarmentados de volver a su empresa. Mazarredo había ordenado para la defensa de la bahía, bloqueada formalmente por Jelvis desde el 23 de marzo de 1797, armar una flotilla con 34 lanchas de navío, 12 barcos del puerto, unas y armados de cañón de calibre acorde con su tamaño y 4 lanchas bombarderas. Junto a estas embarcaciones armadas y buen número de «lanchas de fuerza», lanchas y botes de abordaje incluyó en la agrupación la gran novedad: ocho tartanas con cañón y hornillo portátil de hierro, hecho firme en su medianía (29). Costeadas por la propia ciudad amenazada, fueron puestas a punto por el ingeniero de Marina Joaquín María Pery y de Guzmán. El teniente de Artillería Luis Daoiz mandó una de esta últimas, la número 5, que contribuyó al éxito de la operación forzando la retirada de uno de los navíos británicos, el *Poderoso*, que causaba notable daño. A estas últimas embarcaciones, autosuficientes para el empleo de bala roja, se sumaron para disparar con este mismo proyectil las embarcaciones dotadas de cañón de

---

(28) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: «Ataque y defensa de Cádiz en 1823», *Revista de Historia Militar*, núm. 39, 1975, p. 56.

(29) *Relación de las fuerzas sutiles de lanchas de navío, otras mayores de alta mar y otros barcos cañoneros, tartanas, también cañoneras, lanchas y botes de abordaje de que está provista la Armada del Rey, surta en esta bahía de Cádiz al mando del Excmo. Sr. don José de Mazarredo, para la defensa del mar de la plaza, con experiencia de las que estuvieron en los días 3 y 5 de julio, cuando se rechazó el bombardeo de los enemigos, y de los oficiales que las mandaban*. Imprenta de don Josef Niel, Cádiz, 1797.

mayor calibre (de a 24), habilitadas gracias al ingenioso sistema ideado por Morla. Se trataba de un gran horno de la Puerta de la Mar, del que ya hemos hablado; se calentaban las balas por centenares, y luego se embarcaban en las cañoneras «después de haber hecho la experiencia de que puestas en un cajón forrado interiormente de un tabique de ladrillo grueso, y envueltas en ceniza caliente, duraban enrojecidas de 12 a 18 horas, tiempo suficiente para salir a atacar a los buques o bajeles enemigos (30). Cádiz dará testimonio de que la salvé...», comentará satisfecho tras señalar: «La fuerza sutil no sólo frustraba las intenciones de la suya (la de los ingleses), sino que los castigaba en todos los encuentros y hasta precisaba a sus navíos a conservar una posición lejana, haciéndoles retirarse cuando maniobraban al corte de alguna embarcación próxima a la bahía» (31). El éxito de Cádiz se repitió en la defensa de Brest dos años después, cuando los mandos franceses celebraron las *flotilles à l'espagnole* que mantuvieron alejados a los británicos de la escuadra combinada hispano-francesa. Estas flotillas podían actuar independientemente o bien en conjunto, y combinar su acción con las baterías instaladas en tierra, en los castillos y en los propios barcos. Al disponer, por lo general, su poder artillero a proa, su táctica era presentar al opositor un frente en línea. Si esta acción se combinaba con la de la artillería costera, el cruce de fuegos podía ser demoledor.

Con motivo de la preocupante presencia de una escuadra inglesa en la ría de Ares, desde donde se controlaba a los buques franceses encerrados en Ferrol, el Príncipe de la Paz solicitó del comandante general de este departamento, Félix de Tejada, que ensayara alguna fórmula para hacerlos retirar de ese paraje por medio de brulotes o buques incendiarios. Tejada le respondió que la operación era perfectamente factible si se empleaban «12 lanchas cañoneras con hornillos y 24 sin ellos, con sus correspondientes botes de auxilio» (32). Como para entonces no se disponía de ese número y no se quería precipitar la guerra, la operación se desestimó, pero se consideró una empresa con grandes posibilidades si se contaba con el apoyo de las nuevas baterías fijas instaladas como consecuencia del proyecto de 1799 de Blas Gil de Bernabé. Con el exclusivo objeto de servirse mejor de este método, eficaz y barato, los ingenieros navales aplicaron a la tarea de adaptar en el exiguo espacio de las nuevas cañoneras que se fabricaban ya *ex profeso* de las piezas giratorias, de los hornillos y de la dotación de pólvora, balas e instrumental artillero.

El paso siguiente a la mera adaptación de hornillos portátiles a las embarcaciones se dio en Ferrol a finales de 1804, cuando se barruntaba una nueva

---

(30) Relación de la consistencia de la plaza de Cádiz y Fuertes de la Comprehensión de esta isla, cuyo nombre propio es el que antiguamente tuvo y ahora Isla de León. Biblioteca Central Militar, Catálogo General de Documentos, doc. 4.034, sign. 3.5-6-2.

(31) NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio: *El teniente general de la Real Armada don José de Mazarredo Salazar y Gortázar*. Bilbao, 1945, p. 80.

(32) Oficio del príncipe de la Paz a Félix de Tejada, de fecha 24 de noviembre de 1805, y respuesta de éste. BRAH, col. JPG, Ms. 11/8308.

guerra. Se produjo bajo la dirección del mismo Félix de Tejada, jefe especialmente eficiente y que desarrollaría un gran esfuerzo constructor y técnico. Aún pueden contemplarse los restos de los pequeños hornos fijos de Canales, Viñas, Cariño o San Cristóbal, a los que el *Diccionario* de Madoz cita como aún útiles siglo y medio después (33). Se trata de un gran logro técnico de las fraguas de la herrería del arsenal, ante el reto de conseguir un fogón de calidad, metálico y cerrado, que sin entorpecer el uso de remos y maniobras sirviera al destino principal: caldear a la vez un número suficiente de balas con que cargar un cañón de colista de 24 libras, a proa de una de las cañoneras de nueva fábrica y mayor desplazamiento. Se consiguió así un fogón de chimenea y estructura relativamente ligera y equilibrada, de gran poder calorífico para calentar al rojo ocho balas simultáneamente, que permitía aprovechar al máximo el exiguo espacio de la embarcación, y servía además de fogón para la cocina del equipaje. El depósito, en el que los alojamientos de las balas se aprovechaban de su distribución más racional, constituía de por sí una mejora del tradicional, ya que, pese a no disponer de fuelle, se conseguía caldear las balas en menos tiempo y sin riesgo para sus servidores. Las primeras pruebas resultaron muy satisfactorias, ya que se pudo comprobar su fácil manejo, enrojeciéndose cuatro balas a la vez en dieciocho minutos y disparándose el cañón en el tiempo habitual. El pánico inicial de los improvisados artilleros se trocó en tranquilidad ante la prueba de mantener una bala recién sacada del horno en el ánima del cañón durante la hora y media sin ningún peligro.

La utilidad para simplificar el uso de la bala roja en las fuerzas sutiles del diseño fue inmediatamente reconocida por Manuel Godoy, comunicándose a los demás departamentos junto con un diseño y una explicación que sirviese de inteligencia a los que han de usarlos quedando en Ferrol Cayetano Valdés, que ya era experto en estos proyectiles desde su asistencia al asedio de Cádiz de 1797, a cargo de su puesta a punto, de la dirección de la fabricación en serie y del entrenamiento de las bisoñas dotaciones, según sus propias palabras: «objeto de mi encargo era no sólo el de caldear las balas, sino también el enseñar su manejo» (34). Este sistema, más o menos alterado, fue imitado años después por los buques insurgentes americanos. Así, la corbeta corsaria *La Argentina* llegó a contar con dos hornillos de bala roja, situados a proa, bajo los fogones y con capacidad de 15 proyectiles igníferos cada uno.

Durante toda la guerra de 1804-1808, Gibraltar dejó de ser un puerto seguro para los buques y hasta para las agrupaciones navales británicas, gracias a las 42 cañoneras de hornillo del apostadero de Algeciras, al mando de Bruno de Hezeta, que no rehuían atacar a cualquier fuerza enemiga. Juan Joaquín Moreno, comandante general de Cádiz, notificaba que el 26 de julio de 1805

---

(33) MADOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones*. Madrid, 1847, p. 64.

(34) Félix de Tejada al Príncipe de la Paz. Ferrol, a 13 de febrero de 1805. BRAH, col. Juan Pérez de Guzmán, Ms. 11/8308.

habían fondeado en Gibraltar cuatro navíos británicos que Hezeta juzgó eran de los de Bikerton que bloqueaba Cartagena. Los atacó al amanecer del día siguiente, pero un cambio de viento impidió la progresión del cañoneo con bala roja. Aunque de gran movilidad, por estar dotadas de vela y remos y poseer buenas condiciones marineras, tenían limitación de uso por su tamaño y dependiendo del estado de la mar. Curiosamente, estas cañoneras se habilitaron por el mismo método empleado en la guerra precedente por el corsario Bergen (35), de quien carecemos de más referencias, así como de su método. En honor a la verdad, señalaremos que los ingleses continuaron por su parte llevando a cabo experimentos puntuales en sus buques corsarios. A principios de 1805, recién nombrado virrey del Perú, el mariscal de campo José Fernández Cascal fue interceptado en su travesía desde La Habana a Buenos Aires; efectuado el canje y retornado a la Península, corrió a informar de que la fragata inglesa apresadora tenía debajo del fogón de la tripulación un cañón con balas que se enrojecían como podían hacerlo los hornillos de bala roja (36). La división de Algeciras conseguiría, y esto puede resultar más sorprendente, que las comunicaciones de Cádiz con Málaga y Cartagena no se cortasen pese a la barrera que representaba una base inglesa bien abastecida y dotada como la del Peñón. La principal respuesta española ante la presencia naval bloqueadora inglesa consistió en una articulación de todos los elementos de defensa en la totalidad de las costas que obtuvo los dos objetivos principales antes y después de la batalla de Trafalgar, es decir, evitar el bombardeo de los grandes puertos y su hipotética conquista, y mantener activo el suministro interior por vía marítima proporcionado por el cabotaje costero. Si se pudo conseguir el apresto de los buques de línea que España se comprometió a aportar al esfuerzo bélico francoespañol, y que el propio Federico Gravina ponía en duda en París al firmar los detalles de la cooperación, fue gracias al mantenimiento de convoyes caboteros que recorrían las costas cántabras, levantinas o andaluzas, saltando de la protección de una batería de bala roja a otra, ya que se reconstruyeron las preexistentes y se establecieron sin tardanza otras nuevas, montándose con tierra y fajina allí donde no dio tiempo a construir una obra más resistente. Estos convoyes disponían en los tramos más peligrosos y a la entrada de las bases navales del auxilio de diversas divisiones de cañoneras de bala roja, que alejaban a buques de guerra enemigos tan poderosos como fragatas e incluso navíos. Sin este sistema de avituallamiento protegido, los navíos españoles no hubiesen podido forrar de cobre con las láminas transportadas por mar desde las máquinas laminadoras importadas de Francia, ni los puertos, ni las cabeceras departamentales de Ferrol, Cartagena y Cádiz, hubiesen podido resistir el bloqueo marítimo, dadas las dificultades para el transporte por tierra. Esta organización paradigmática se debe al binomio Godoy-

---

(35) Juan Joaquín Moreno, comandante general del departamento de Cádiz, a Domingo de Grandallana, Madrid, 5 de enero de 1805. BRAH, col. ECC, Ms. 9/7432.

(36) El conde de Campo Alegre, embajador en Lisboa, a Federico Gravina, 25 de marzo de 1805. BRAH, col. JPG, Ms. 11/8303.

Grandallana, sus artífices. El caso de Cádiz es especialmente sorprendente. Aunque los precios se elevaron durante la presencia inglesa, ni la ciudad, ni su incrementada guarnición, ni las escuadras surtas en su puerto estuvieron en ningún momento desabastecidas. En los planes de Nelson figuraba el que tendría que salir finalmente la escuadra combinada a presentarle batalla o a intentar escapar por falta de medios de subsistencia. Si lo hizo en el momento y en las circunstancias en que lo hizo, se debió a otras causas conocidas por todos.

### **Un posible sustituto que nunca llegó a serlo**

El uso de la bala roja mantuvo su vigencia hasta la segunda mitad del siglo XIX, pero hubo diversos planes de volver a aquellas balas incendiarias frías que ya había desechado el marqués de Santa Cruz de Marcenado a principios del siglo anterior. El proyecto que a ahora traemos a colación, y que estimamos inédito, fue a nuestro entender el más serio, científico y comprobado. En realidad se trataba de un tipo de proyectil diferente de todo lo conocido: no era una mera bala incendiaria cubierta de sustancias combustibles, y tampoco una bomba ni una granada hueca, puesto que se partía de una maciza y, no obstante precisar calentamiento, tenía consecuencias similares a las de la bala roja.

El 13 de julio de 1796 se llevaba a cabo en el campo de Bagumbayán, junto a Manila, ante el capitán general y numeroso público, un experimento de tiro con el prototipo de bala incendiaria inventado por Jaime Denús, que venía a ser un término medio entre una bala rasa común y una bomba incendiaria o granada. De hecho, era una bala rasa común, de hierro macizo, de las del calibre 18, rodeada de alambre, a la que se habían practicado unas divisiones y taladros para cargar con mixtos de los usados habitualmente en otros tipos de artificios de fuego. La superficie de la bala se embadurnaba en otra sustancia espesa que se colocaba entre la red de alambre hasta que la pelota pasaba a tener el calibre de 24 una vez cubierta con un lienzo empapado de aguardiente y pólvora en polvo y comprobado con el pasabala, ya que debía ser disparada por un cañón convencional de este tipo y montado sobre su cureña de marina. En esta primera prueba se colocó un blanco de tablones clavados, embreados y calafateados, como si se tratase del forro de un navío de dos puentes y de su mismo grosor, a una distancia de 200 toesas (menos de 400 metros); detrás, en paralelo y a unos cinco metros del anterior, se colocó otro espaldón con el grosor habitual de un mamparo de compartimentación, y se cargó con un cartucho de pólvora de ordenanza. Efectuado el disparo, se comprobó que el primer espaldón lo pasó la bala con tal rapidez que sólo tardó un segundo, por cuya causa pudo incendiarlo (37), quedando incrustada en el segundo, que

---

(37) Oficio del Príncipe de la Paz a Juan de Lángara, Madrid, 22 de diciembre de 1797. AMN, Ms. 1469, f. 282.

también se vio reducido a cenizas en pocos minutos. En una segunda prueba se alcanzaron resultados parecidos. Entusiasmado, el capitán general remitió a Godoy el boceto y la memoria del proyecto, y éste lo remitió a su vez al secretario de Marina, Juan de Lángara, quien lo pasó por su parte al comisario general de Artillería de Marina, Francisco Javier Rovira, para informe, con un añadido que demostraba notorias ganas de archivar el invento: «no creo que ofrezca nada de nuevo el proyecto de tirar balas incendiarias» (38). El escueto juicio de Rovira se redujo a que, si bien él era contrario por principio a este tipo de innovaciones, en las que solía desprenderse el producto incendiario de la parte maciza del proyectil en el momento del disparo, perdiéndose sus supuestas virtudes, como quiera que por dos veces había dado resultados más que positivos, bien merecía la pena hacer más pruebas en España, pese a que las balas rojas resultaban menos costosas. Resulta sorprendente comprobar que en la nota resumen del ayudante de Secretaría que se acompaña a este informe se señala: «Informó [Rovira] el 8 de enero de 98 que no era de utilidad y se mandó unir a la contestación al Sr. Príncipe de la Paz» (39).

De nuevo nos encontramos en la tesitura de aventurar cómo podría haber influido en los acontecimientos navales posteriores a 1798 la adopción de esta bala revolucionaria que, de haber resultado viable como Rovira esperaba, hubiera permitido disparar desde los propios navíos y habría convertido en cañoneros simples a todos los de hornillo y con resultados aún mejores. Tal vez fuera el mayor coste lo que determinó su proscripción, pero en cualquier caso éste resultaba asumible y, por tanto, aconsejable, ya que tras ésta como tras la bala roja podemos descubrir el recurso del débil ocasional frente al poderoso, y en su uso oportuno, el triunfo del ingenio sobre el número y el potencial, siempre que se acompañase con una táctica acorde con su objetivo.

---

(38) Oficio de Juan de Lángara a Francisco Javier Rovira. Madrid, 22 de diciembre de 1797. AMN, Ms. 1469, f. 284.

(39) AMN, Ms. 1469, f. 279.

## NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.º

28071 Madrid.

Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.

C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

# LA EXPEDICIÓN DEL CONDE DE ARGELEJOS, PRIMERA PRESENCIA NAVAL ESPAÑOLA EN EL GOLFO DE GUINEA (1778-1783)

José CERVERA PERY  
General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar

## El marco histórico

África no interesó a Europa —y, en el sentir de muchas cancillerías europeas, España estaba al margen— hasta muy avanzado el siglo XIX. Antes sólo Portugal había llegado al ecuador africano, donde incluso llegó a crear un reino cristiano en el Congo, fijando los principios de una penetración soberana en Angola. Años más tarde —1472—, un navegante luso en plena ruta de las exploraciones africanas encuentra dentro de la bahía de Biafra una isla de sorprendente belleza a la que bautizará como «Fermosa» impresionado por su hermosura y exuberancia y que la historia cambiará después el nombre por el de su descubridor (Fernando Poo). Veinte años más tarde Pedro Escobar y João de Santarem descubren la isla de Annobón, para que esas dos islas, junto a las de Santo Tomé y Príncipe, integren el distrito portugués del golfo de Guinea a varios siglos de distancia de cualquier otra penetración europea.

Casi trescientos años dura esa hegemonía portuguesa en las islas africanas, mientras España sigue los rumbos colombinos, porque quizá como se ha escrito, ningún otro país como Castilla podía a principios del siglo XVI hacer frente a la enorme tarea de incorporar a su corona un mundo. Después —España y Portugal en guerra—, los piratas holandeses no perdieron la oportunidad de apoderarse de aquellas islas y desarrollar en ellas el lucrativo tráfico de esclavos, hasta que años más tarde vuelven al dominio lusitano (1).

El 6 de octubre de 1777, España y Portugal suscriben el tratado de San Ildefonso, en el que de forma reservada se incluía un anexo referente a África. Este tratado es ratificado y ampliado por el suscrito el 24 de marzo de 1778 entre Carlos III y María de Portugal, cuyo principal objeto era zanjar las cuestiones y litigios sobre límites existentes entre los dos países. Por dicho tratado —y con la colonia de Sacramento como moneda de cambio—, Portugal cede a la corona de España la isla de Annobón, en la costa de África, con todos los

---

(1) En 1642 los holandeses se apoderaron de la costa hasta Loango y de las islas de golfo de Guinea, creando un distrito cuya cabeza se hallaba en Corisco, donde la Compañía de Indias estableció su base para la trata de esclavos. Por el tratado de 1648 Portugal recibió nuevamente estos territorios.

derechos, posesión y acciones que tienen en la misma isla, para que desde luego pertenezca a los dominios españoles, del propio modo que hasta ahora ha pertenecido a la corona de Portugal. Igualmente cede SM. Fidelísima, en su propio nombre y en el de sus herederos, todo el derecho y acción que tienen o pueden tener a la isla de Fernando Poo en el golfo de Guinea, para que los vasallos de la corona de España se puedan establecer en ella y negociar en los puestos del río Gabón, de los Camarones, de Santo Domingo, de cabo Formoso y otros de aquel distrito. Toda una amplia zona costera del África ecuatorial comprendida entre cabo Formoso, hoy territorio de la República de Nigeria, hasta cabo López, hoy República de Gabón, lo que implicaba un pleno derecho de soberanía desde las caudalosas bocas del Níger hasta la espléndida desembocadura del Ogogue. Todo ello un siglo antes de que Inglaterra y Francia hicieran su aparición por aquellas latitudes.

Formalizadas las negociaciones, España se preparó para tomar posesión efectiva de aquellas desconocidas pero atrayentes islas del golfo de Guinea. Dicha misión fue encomendada a una expedición que tuvo la particularidad de ser preparada y organizada en el Río de la Plata y que, además debía partir de Montevideo, sede del apostadero naval de la Real Armada, con la evidente intención de resaltar la posición de Fernando Poo y Annobón dentro del vasto espacio oceánico asignado al apostadero y de estrechar la vinculación de dichas islas con el virreinato del Río de la Plata.

Tuvo al activo virrey del Río de la Plata, don Pedro de Cevallos, la responsabilidad de cumplir con las tareas de preparar y organizar la mencionada expedición, para lo que utilizó tropas y recursos que pertenecían a la que, bajo su mando, había arrebatado a los portugueses: Santa Catalina y Colonia de Sacramento en 1777, y que todavía se encontraba en el Río de la Plata, designando para el mando supremo de la expedición al brigadier de Infantería de los Reales Ejércitos don Felipe de los Santos, quien además se ocuparía de ejercer el cargo de gobernador y jefe militar de las islas de Fernando Poo y Annobón. El conde de Argelejos se encontraba en Montevideo luego de haber participado en las citadas campañas de Cevallos contra los portugueses. Como segundo jefe de la expedición se designó al teniente coronel de Artillería don Joaquín Primo de Rivera, que se encontraba prestando servicios en el Río de la Plata antes de la llegada de don Pedro de Cevallos. Los efectivos de tropa procedían de los regimientos veteranos de Infantería de Sevilla, Saboya, Galicia, Zamora, Córdoba, Toledo, Guadalajara y hasta del hijo de Buenos Aires. También se incorporó personal del Real Cuerpo de Artillería.

Pero la expedición tiene, por la índole de sus objetivos, un amplio componente naval, y a tal efecto la Real Armada envió desde España hasta Montevideo las fragatas *Santa Catalina* y *Nuestra Señora de la Soledad*. La primera había zarpado de Cádiz al mando del capitán de fragata don José Varela Ulloa, prestigioso oficial de la Real Armada y notable científico geógrafo y naturalista. Nacido en Villaredo (Galicia), había sentado plaza de guardiamarina en Cádiz en 1759, desempeñando en sus primeros

años actividades de corso contra los moros. Al ascender a alférez de navío fue designado tercer maestro de la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. Posteriormente, como teniente de navío embarcó en la fragata *Rosalía* para situar la isla de Trinidad. Siendo ya capitán de fragata realiza numerosos levantamientos hidrográficos y cartográficos en las costas africanas a bordo de un buque francés. Entre 1778 y 1779 se encuentra en el golfo de Guinea como jefe de la expedición que nos ocupa. En 1782 fue destinado a América del Sur como integrante de la comisión demarcadora de límites que había de cumplir lo establecido en el tratado de San Ildefonso, y durante el transcurso de esta importante tarea situó astronómicamente las ciudades de Buenos Aires y Montevideo. Falleció en La Habana el 23 de julio de 1794 (2).

Por su parte, la fragata *Nuestra Señora de la Soledad* zarpó de Ferrol teniendo como comandante al capitán de fragata don Ramón Topete, también de brillante trayectoria en la Real Armada, en la que alcanzó el grado de brigadier en 1802. Oriundo de Morón (Sevilla), se incorporó como guardiamarina en Cádiz en 1759. Luego prestó servicios en distintos navíos, efectuando transporte de tropas a Canarias y Baleares, y cruceros de protección en la recalada de buques procedentes del Nuevo Mundo. De alférez de navío cumplió varias campañas de corso en el Mediterráneo contra los berberiscos, siendo posteriormente ascendido a teniente de navío y capitán de fragata. Con dicho rango, se halló en el golfo de Guinea con la fragata de su mando. Estuvo presente en el bloqueo de Gibraltar, donde logró apresar cuatro embarcaciones enemigas. Participó como comandante de la fragata *Carmen* en el bombardeo de Argel. Ascendido a capitán de navío, y como comandante del navío *Magnánimo*, tomó parte en la guerra contra la Convención. Como jefe del arsenal de Ferrol defendió en 1800 la ciudad de los ataques ingleses. A fines de 1803 fue nombrado comandante general del arsenal de La Carraca, cargo que ejerció nuevamente seis años, siendo después jefe de escuadra. En 1810 defendió la isla gaditana de los ataques de las fuerzas napoleónicas del general Soult, y entre 1813 y 1822 —año de su fallecimiento— fue inspector y comandante general de los Regimientos de Infantería Real de Marina (3).

Una vez llegadas las fragatas *Santa Catalina* y *Nuestra Señora de la Soledad* a Montevideo, se les incorporó el paquebote de la Real Armada *Nuestro Señor Santiago*, al mando del teniente de navío don José de Grandallana. Con estos tres buques quedó constituida la escuadrilla expedicionaria bajo el mando del capitán de fragata Varela Ulloa, izando el conde de Argelejos su insignia en la *Santa Catalina*.

---

(2) En la memoria del virrey Vertiz se encuentran amplias referencias a la labor de tan ilustrado marino, tanto en su aspecto científico como político. Archivo General de la Nación (Buenos Aires), división Colonia, sección Gobierno, Islas Fernando Poo y otras.

(3) La estirpe de los Topete es una de las de más acusada raigambre marinera en el siglo XIX. Hijos de don Ramón serán también los famosos marinos don Ramón, don Ángel y don Juan Bautista.

## La expedición al golfo de Guinea

Terminados todos los aprestos correspondientes, la expedición del conde de Argelejos partió hacia el golfo de Guinea, desde Montevideo, el 17 de abril de 1778 y llegó a su destino a fines de junio de dicho año. La travesía no fue fácil pues, durante ella murió el ministro de la Real Hacienda y contador de la expedición, don Vicente de Recarte. Mientras se aguardaba la llegada del comisario portugués que debía realizar la entrega formal de las islas, los tres buques españoles permanecieron fondeados en Santo Tomé y Príncipe. La espera no resultó cómoda ni agradable, ya que de inmediato surgieron roces con las autoridades lusitanas respecto a la demora de la entrega de las islas a los españoles, y hubo también fricciones entre la población de la isla Príncipe y las tropas españolas, lo que produjo no pocas quejas de su gobernador. Por fin, el 14 de octubre de 1778 llegó al golfo de Guinea el comisario portugués, capitán de Mar y Tierra don Luis de Castro, y el 24 quedó definitivamente concertada la transferencia de las islas de Fernando Poo y Annobón a España.

Pero las dificultades seguirían haciéndose presentes. El 14 de diciembre de 1778, estando embarcado en la fragata *Santa Catalina*, falleció de «enfermedad natural» el conde de Argelejos, que fue sustituido en el mando de la expedición y en el gobierno militar de las islas por el teniente coronel de Artillería don Joaquín Primo de Rivera.

La ocupación de Fernando Poo y Annobón fue una tarea sumamente dura y sacrificada, que exigió enormes esfuerzos a los sufridos expedicionarios. Inconvenientes que fueron evidentes desde el primer momento y en el instante mismo de efectuarse la cesión de las islas, y así lo comenta en su memoria el virrey del Río de la Plata don Juan José de Vertiz:

«Saltaron a tierra los comisarios, intentado el portugués persuadir al jefe de los negros y demás habitantes de Annobón a que reconociesen y rindiesen vasallaje al rey católico, jurándolo por su legítimo soberano respecto a la cesión que de ellas había hecho SMF. No cabe en la expresión que causó al capitán Mor y Sacristán principales caudillos de la isla y a su imitación todos los negros y chusma esta proposición cuando aseguraban ignorar existiesen semejantes soberanos en el mundo, y no alcanzaban la razón que pudiesen alegar los portugueses para ceder aquellas islas a las que no tenían derecho de propiedad ni el de posesión, y así negando su obediencia y amenazando proceder hostilmente si continuaban en su pretensión se retiraron a aquellos espesos montes» (4).

No obstante quedar advertidos de la hostilidad de los aborígenes de aquellas prácticamente desconocidas islas, los expedicionarios españoles procedie-

---

(4) VERTIZ Y SALCEDO, Juan José de: *Memoria a su sucesor marqués de Loreto*. Editorial Bajel, Buenos Aires, 1945.

ron a dar inicio a la ocupación de Fernando Poo, en tanto que los portugueses colaborarían con aquellos haciendo lo mismo en Annobón. Y así, para afirmar su presencia, fundaron el poblado de la «Pura y limpia Concepción» e inmediatamente comenzaron a construir casas, un hospital y una fortaleza. Carpinteros, albañiles, herrero aserrador y peones se volcaban en un denodado esfuerzo constructor, protegidos por soldados de Infantería y de Artillería, si bien en escaso número.

En cuanto a la defensa naval de Fernando Poo —donde se hallaban realmente los españoles— y Annobón, estuvo representada por los tres buques que integraron la escuadrilla expedicionaria. La fragata *Santa Catalina* se encontraba allí en noviembre de 1778, mientras que la *Nuestra Señora de la Soledad* todavía se hallaba en aguas del golfo de Guinea en septiembre de 1779. Finalmente, el tercer buque expedicionario, el paquebote de la Real Armada *Nuestro Señor Santiago*, del teniente de navío Grandallana, permaneció en el golfo de Guinea cuando ambas fragatas emprendieron viaje de regreso a la metrópoli, y siguió prestando servicios en aquella región hasta que el establecimiento de la «Pura y limpia Concepción de Fernando Poo» fue abandonado por los españoles.

El carácter eminentemente insular de Fernando Poo exigía que las comunicaciones con el exterior y que todo tipo de abastecimientos se efectuaran necesariamente por vía marítima, por lo que se eligieron como bases generales para Fernando Poo el puerto de Cádiz, las islas Canarias y la isla portuguesa de Santo Tomé. Así se expresaba al respecto el virrey Vertiz:

«... que lo respectivo a víveres y otros auxilios, precaviendo los inconvenientes de la guerra que subsistía contra Inglaterra, se daban las correspondientes órdenes a las islas de Canarias para que de allí se surtiesen aquellos establecimientos de lo que necesitasen para su conservación y fomento».

La situación de conflicto con Gran Bretaña, a la que alude el virrey, estaba motivada por la intervención de España y Francia en la guerra de independencia norteamericana (1776-1783), en apoyo a los rebeldes de las Trece Colonias, y que, trascendida del escenario meramente norteamericano, ponían en evidente peligro la ruta marítima Cádiz, Canarias, Santo Tomé y Fernando Poo.

A pesar de los apoyos logísticos recibidos de distintos transportes, los expedicionarios del teniente coronel Primo de Rivera debieron afrontar graves adversidades, complicaciones y penurias durante su permanencia en el golfo de Guinea, tales como enfermedades, numerosas muertes y la relativamente rápida disminución de las comunicaciones marítimas con el exterior, problemas de abastecimiento y enfrentamientos con las tribus negras nativas, todo ello agravado con la sublevación del sargento Jerónimo Martín, que desposeyó del mando a Primo de Rivera, el cual fue arrestado y encarcelado por los amotinados. Los auxilios del navío *Santiago*, que arribó desde Tenerife convoyado por la polacra *Santa Engracia*, al mando del capitán de navío Juan Nempuceno Morales, tampoco fueron suficientes para alcanzar el fin

propuesto, y Martín quedó durante un mes al mando del establecimiento de Fernando Poo. Las razones expuestas por el sargento amotinado para justificar su rebeldía eran la insostenible situación que se vivía en la isla, la deficiente alimentación, el mal estado de los víveres, la inadecuada atención a los enfermos y graves acusaciones contra Primo de Rivera, tales como no preocuparse por la salud y estado de sus subordinados, los malos tratos infligidos a éstos y, sobre todo, el deseo de abandonar Fernando Poo.

### **El fin de una expedición digna de mejor suerte**

Neutralizado Primo de Rivera y sus mandos inmediatos, el sargento Martín ordenó a los expedicionarios, en los últimos días de octubre de 1780, embarcaran en el *Santiago* para abandonar el poblado de la «Pura y limpia Concepción» en Fernando Poo. El virrey Vertiz comenta duramente este hecho:

«Finalmente la isla se abandonó con toda la artillería, útiles y obras construidas en aquel establecimiento, las que por posteriores noticias se sabe fueron arruinadas y entregadas al fuego por aquellos naturales que nunca quisieron tratar con los nuestros conservándose retirados y escondidos en los bosques y malezas de que está circundada la isla, siendo impenetrable a hombres y animales desde la misma orilla del agua».

El contingente expedicionario, ahora bajo las órdenes del sargento Martín, alcanzó Santo Tomé el 17 de noviembre de 1780; pero, una vez desembarcado en aquella isla portuguesa y liberado de su encierro, el teniente coronel Primo de Rivera puso inmediatamente en conocimiento de las autoridades lusitanas de la isla y de los oficiales españoles que allí se encontraban (entre ellos, el teniente de navío Grandallana, oficial de mayor antigüedad que había quedado de la expedición) lo sucedido en Fernando Poo y los detalles del acto subversivo que allí tuvo lugar, por lo que Grandallana dispuso encarcelar al sargento Martín y principales cómplices. Los correspondientes sumarios y declaraciones, que se sustancian de los primeros meses de 1781, fueron enviados a España a bordo de la zumaca *Nuestra Señora de la Concepción*, circunstancialmente presente en esos momentos en Santo Tomé y cuyo mando se encomendó precisamente al teniente de navío Grandallana, que murió en el viaje.

Durante su permanencia en Santo Tomé, y una vez restablecida en algo la situación, Primo de Rivera planeó y buscó regresar a Fernando Poo; pero la poca disposición del gobernador portugués a continuar auxiliando a los expedicionarios, y la indudable disconformidad de estos últimos en repetir una empresa tan arriesgada y peligrosa, lo hicieron desistir de sus propósitos, por lo que Primo de Rivera y sus hombres permanecieron en Santo Tomé hasta fines de 1781.

Cuando los expedicionarios abandonaron Santo Tomé, lo hicieron a bordo de la fragata portuguesa *Nuestra Señora del Carmen*, comprada a tales efec-

tos, y del bergantín *Santiago*, del comercio de Canarias. La ruta elegida no fue hacia España, sino que pusieron proa hacia la bahía de Todos los Santos en Brasil, decisión tomada dada la mayor cercanía entre el golfo de Guinea y la costa brasileña, con la intención de no arriesgarse emprendiendo navegaciones más largas por temor a toparse con buques británicos y la precaución de no penetrar en aguas metropolitanas, ya que en ellas se estaban produciendo intensas acciones navales entre británicos y españoles —sitio de Gibraltar— y la previsión de fondear y reponer fuerzas de un puerto relativamente neutral como el brasileño.

Por la correspondencia dirigida desde Salvador de Bahía, por el teniente coronel Primo de Rivera al virrey del Río de la Plata Juan José Vertiz, se sabe que los expedicionarios permanecieron en Bahía de todos los Santos por lo menos entre febrero de 1782 y enero del año siguiente. Dicha correspondencia es sumamente rica por los datos e informes que muestran las alternativas sufridas durante su estancia brasileña. El escrito de Primo de Rivera encerraba todo el dramatismo de la empresa.

«... el mísero estado de toda la gente por el mal clima, quebranto con el que vienen las embarcaciones... más muchedumbre de accidentes mancomunados, así como por el estrago que ocasionó la intemperie del seno de Guinea contra la salud de los individuos de la expedición de mi cargo, me han puesto en la dura precisión, (después de haber apurado cuantos medios y recursos dicta la prudencia) de salir de aquel golfo, sin gente, sin dinero y desesperanzado de nuevos refuerzos con dirección a esas provincias para repararme y esperar órdenes de la Corte. Un caso que ha impedido emprender la navegación a ellas, ha obligado nuevamente a arribar a esa bahía de Todos los Santos en la que se hace precisa alguna demora, para la reparación de las dos fragatas que nos conducen; y no teniendo fondos con que subvenir a los gastos que se originen, he solicitado se me franqueasen caudales de la Tesorería Real y aviéndoseme (*sic*) negado con pretexto de no haberse practicado jamás semejantes suplementos con las naciones extranjeras, me ha quedado el sólo arbitrio de mendigar el favor de un comerciante con el tanto por ciento de premio que éste quisiese. Sólo la necesidad pudo conducirme a un exilio tan irregular como despreciable y, así, procuraré atender no más a las urgencias previstas e indispensables.»

La pesadilla parecía terminar en febrero de 1783, cuando fondeaban en Montevideo la fragata *Nuestra Señora del Carmen* y el bergantín *Santiago*, trayendo a bordo los maltrechos restos de la expedición. En Montevideo quedaron los pocos supervivientes esperando órdenes e instrucciones, mientras que el teniente coronel Primo de Rivera emprendía el regreso a España para poner en conocimiento de las autoridades metropolitanas todas las noticias y alternativas de aquella dramática empresa. El sargento Jerónimo Martín, promotor del motín, quedó preso en Montevideo, siendo luego destinado a trabajar en obras públicas de la ciudad y más tarde indultado. Y es de

destacar que, pese al fracaso de la expedición, no se descartaron los proyectos de retornar nuevamente al golfo de Guinea y ocupar Fernando Poo y Annobón tomando otra vez a Montevideo como centro de operaciones. El virrey Vertiz hace referencia a ello en su Memoria.

«... para que cuando llegue el caso de mejorar de suerte haya de volverse a emprender el establecimiento en la isla de Fernando Poo conforme a las reales intenciones de S.M.»

Pero habrían de pasar bastantes años, y producirse muchas circunstancias de diferente signo, para que volviese a emprenderse un nuevo intento de asentamiento español en unas islas de su pertenencia tras lo acordado en el Tratado de San Ildefonso.

### **Aquellos marinos adelantados**

La expedición al golfo de Guinea tuvo un acusado perfil marítimo y naval. Estratégicamente aquellas islas eran útiles para España porque permitían el asentamiento hispano en el sector oriental del Atlántico Sur, lo que agregado al dilatado litoral del Virreinato del Río de la Plata, en el sector opuesto, contempla la presencia española en aquel extenso espacio oceánico. Además con la posesión de ambas islas, quedaba construido el triángulo defensivo español por el Atlántico Sur: Montevideo —Puerto Soledad— golfo de Guinea, cuyo núcleo y centro operativo principal sería el real apostadero naval de Montevideo, lo que posibilitaba ampliar la jurisdicción del Río de la Plata hasta una amplia zona del África ecuatorial, tierra idónea para fomentar la colonización, la explotación económica y el intercambio comercial.

Todo ello comporta una exigencia de reconocimiento a la abnegada labor de aquellos hombres del botón de ancla, adelantados en el golfo de Guinea, y que de modo tan evidente honraron sus hojas de servicio. Destaquemos, sobre todo, a Varela Ulloa, al que se le debe, a través de una interesantísima comunicación dirigida al ministro Gálvez, el conocimiento del relato exacto y minucioso de todo lo sucedido en Guinea a partir del 27 de septiembre de 1778 (5). En este documento explica la anomalía del retraso de la llegada de la fragata portuguesa *Nuestra Señora de Gracia*. También describe de forma concisa y objetiva la toma de posesión de la isla de Fernando Poo. En este solemne acto firmaron el acta como testigos junto a Varela los marinos españoles teniente de fragata Baltasar Mexía de la Cerda y José Esquerria Eguirior, y el alférez de navío Luis de Agreda. El teniente de fragata Esquerria fue el primer oficial español que desembarcó en Santo Tomé para cumplimentar al gobernador en nombre del conde de Argelejos y hacerle saber la paz firmada entre Portugal y España, cosa que aquél ignoraba, acreditándolo con unos pliegos de la Reina fidelísima.

---

(5) Archivo General de Indias, Audiencia de Buenos Aires, legs. 41 y 44.

No quedó mucho tiempo Varela Ulloa después del fallecimiento de Argelejos, ya que el siguiente año fue llamado a informar; pero su tiempo estuvo bien aprovechado, pues redacta el libro *Descripción de la isla de Fernando Poo*, pionero en su género, levanta las primeras cartas marítimas de la misma, bautiza los picos de Santa Catalina y Soledad y da el nombre de Punta Argelejos a unos de los salientes del este de la isla de Fernando Poo. También hizo una amplia reseña de Annobón, especificando científicamente cuanto vió en ella, teniendo tiempo aun de situar geográficamente las islas de Santo Tomé y Príncipe. Numerosísima documentación enriquece los legajos del Archivo General de Simancas, del de Indias en Sevilla, y del de Marina en El Viso del Marqués.

Junto al nombre del precursor Varela Ulloa, son de destacar los de otros dos adelantados de la aportación marinera en Guinea, Guillermo Carbonell y José de Grandallana. El teniente de fragata Carbonell, comandante de la zumaca *Nuestra Señora de la Concepción*, practica en 1779 el primer reconocimiento minucioso de la isla de Fernando Poo, con la misión de que en razón de ese reconocimiento proponga el paraje más a propósito para establecer en ella el primer destacamento español. Carbonell cumplió satisfactoriamente su cometido, recalando en los parajes más difíciles; puso nombre a la bahía de la Concepción y a las ensenadas del Canal, la Luz y los Pájaros; reconoció cuidadosamente la bahía de San Carlos y, terminada su misión, regresó a Santo Tomé para dar cuenta del resultado de la misma al comandante del paquebote *Santiago*, en aquellos momentos la más significada autoridad naval expedicionaria, quien a su vez, con todo rigor y diligencia, entregó su informe a Primo de Rivera.

Y es precisamente el teniente de navío Grandallana, comandante del citado paquebote y uno de los primeros muertos de la Armada en Fernando Poo, quien informa de la conveniencia de establecer un primer emplazamiento español en la ensenada de la Concepción con acertados razonamientos; y en ese asentamiento en agraz culminará este primer ensayo de la presencia española en Guinea, en que, a pesar de lo infructuoso e ineficaz de sus resultados y consecuencias, la Marina aporta lo mejor y más sano del mismo, evidenciando una capacidad de sacrificio y disciplina que anticipa de los días que aún le quedan por vivir.

Mucho antes de que ningún misionero, finquero, comerciante o colonizador asentasen su huella en Fernando Poo, ya habían ofrecido el tributo de sus vidas al servicio de España los primeros marinos de la Real Armada, quienes antes que nadie avistaron Guinea, entre ellos los citados Grandallana y Carbonell, junto al médico cirujano Sebastián de Montes, primer adelantado de la medicina tropical. Con ellos, 37 humildes marineros, de los que dieciocho yacen enterrados en Concepción, quince en Santo Tomé y siete en la inmensidad oceánica. Ninguno de ellos acudió con ansias de riqueza ni a lograr o acaparar hectáreas. Ninguno tuvo nunca la mente enfebrecida por el cacao, el café o la madera. Aquella gente que, enferma y abandonada, se consumía en un lugar del este de la isla, sin esperanza de relevo, sin privilegios, ayudas ni

JOSÉ CERVERA PERY

subvenciones, sólo alentaba una razón de vida, un ideal señero, mentor de la presencia hispana con intangible voluntad de permanencia, a despecho del propio olvido, el abandono, la incompreensión o la desesperanza (6).

### **Bibliografía**

- CERVERA PERY, José: *La Marina española en Guinea Ecuatorial*, Madrid, 1968.  
FURLAN, Luis Fernando: *Notas sobre la expedición del conde de Argelejos y la presencia española en el golfo de Guinea (1778-1783)*, Buenos Aires, 1995.  
MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El apostadero de Montevideo, 1776-1814*, Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1968.  
Archivo General de Indias (Sevilla), de la Nación Argentina (Buenos Aires), General de Marina (El Viso del Marqués).

---

(6) CERVERA PERY, José: *La Marina española en Guinea Ecuatorial: Sentido y grandeza de una aportación histórica*, Santa Isabel-Madrid, 1968.

# LA HISTORIA VIVIDA

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN

## **Primera acción bélica —y primera victoria española— en la guerra de la Independencia**

Desde el mes de octubre de 1805, permanecían fondeados en la bahía de Cádiz los restos de la escuadra francesa que había combatido en Trafalgar: cinco navíos y una fragata de cuyo mando se encargó el vicealmirante Rosily-Mesros el día 24 de octubre del citado año de 1805.

Los buques habían sido carenados en el arsenal de La Carraca, y repuestos de todo lo necesario a expensas del gobierno español. Y así completadas las tripulaciones con la gente de los navíos naufragados en el temporal que se desató después de la batalla, se encontraban en excelente disposición de servicio, con víveres y municiones para seis meses.

Había también en Cádiz cinco navíos españoles, mandados por el jefe de escuadra don Juan Ruiz de Apodaca, de armamento heterogéneo y faltos de personal y recursos.

A finales de mayo de 1808 se supo en Cádiz que se había instalado en Sevilla la junta que se tituló «Suprema de España e Indias». El pueblo de Cádiz se alborotó pidiendo la proclamación del rey Fernando VII y la declaración inmediata de guerra a Francia y, por tanto, el ataque inmediato a la escuadra francesa.

Se creó entonces una junta local dependiente de la de Sevilla, presidida por el capitán general de Andalucía, don Tomás de Morla, y de la que formaban parte como vocales el teniente general de la Armada don José Joaquín Moreno, capitán general del Departamento, y el jefe de escuadra Ruiz de Apodaca.

El día 30, constituida la Junta, acordaron sus miembros enviar al almirante francés una misiva de rendición, a la que contestó éste que no había motivo alguno de hostilidad.

La actitud española no tomó por sorpresa a Rosily, pues el ministro de Marina francés, Decrés, lo tenía al corriente de la marcha del ejército del general Dupont, y así ganar tiempo para conseguir la sumisión de las importantes plazas de Cádiz, Isla de León y arsenal de La Carraca, con la llegada próxima del mariscal francés.

Los hechos los primeros días de junio, que dan como resultado la rendición de la escuadra, se reproducen en la *Gazeta Ministerial de Sevilla* del sábado 18 de junio de 1808.

Esta importantísima acción naval, primer hecho de armas entre fuerzas regulares españolas y francesas, ha pasado generalmente inadvertida para la mayoría de los historiadores, a pesar de que condicionó los acaecimientos posteriores y fue sin duda el preludio y de la victoria de las armas españolas en Bailén.

Los hechos acaecidos entre los días 10 y 14 de junio de 1808 son narrados por la *Gazeta de Sevilla* de la manera siguiente:

«Real Isla de León 10 de Junio

A las 3 1/4 de la tarde 9 del corriente se rompió el fuego contra los buques franceses en número de 5 navíos y 1 fragata por las baterías situadas en el caño del Trocadero, se continuó por las del Arsenal de La Carraca, Provisión de víveres, Almacenes de la Pólvora situados en la punta de la Cantera, sosteniéndoles igualmente las fuerzas sùtiles (*sic*) apostadas en dicho Arsenal, y las del apostadero de Cádiz que vinieron á fondear en frente de Fortluís, estándolo la escuadra Francesa en el canal del Arsenal en disposición de no poderla ofender los fuegos de los castillos, ni la escuadra nuestra. El navío *Algeciras* francés, que se hallaba muy incomodado por la batería de la Cantera (que es de morteros) puso en ella toda su atención y logró desmontarla aunque sin pérdida de gente. La cañonera Núm. 17 mandada por el alférez de fragata Valdés, y el místico de Escalera fueron (*sic*) á pique pero sin desgracias, pues en toda la acción sólo hemos tenido 3 ó 4 muertos é igual número de heridos, ignorándose los que habrá tenido el enemigo, cuyos cascos han experimentado daño, por la arboladura sólo el navío *Algeciras* que rindió el mastelero de trinquete, y la berga (*sic*) seca. En el Arsenal han caído algunas balas disparadas por la fragata enemiga y una de ellas mató un presidiario. En la Provisión dieron 3 balazos pero sin estragos: en los almacenes de Pólvora, que estaban vacíos, 136 y otros diferentes en otros parajes: al enemigo se le boló (*sic*) una cañonera y largaron 3 botes de la popa de uno de los navíos, se ignora si con gente. Cesó el fuego de una y otra parte a las 8 y lo restante de la noche continuaron disparando algunas bombas nuestras baterías, y ellos correspondían en la misma disposición, de forma que no parecía combate, y sí el funeral de algún general muerto, hasta que á las 9 de esta mañana principió con más actividad de ambas partes las 3 de la tarde que el navío *Héroé* francés que monta Rosilly puso una bandera española en el trinquete: enseguida nuestro navío *Príncipe* afirmó la de parlamento y envió la falúa: estuvo 5 cuartos de hora en esta diligencia y regresada al citado *Príncipe*, se observó que salió para Cádiz: enseguida fue llamado nuestro general para aquella ciudad; y á esta hora, que son las 9 1/2, aún no ha regresado, por lo que se ignora el resultado: Cesaron por consecuencia (*sic*) por ambas partes los fuegos desde la citada hora de las 3.

»Están haciendo esta noche una batería para 8 cañones de 24 junto al puente de la Nueva población, que en el caso de no haber composición estará pronta por la mañana y les hará mucho daño por su situación ventajosa.

»También salió de la [La] Carraca esta tarde el navío *Argonauta* (que fue francés y cambiaron con otro nuestro) para situarse en disposición de batirlos juntamente con una embarcación mercante grande á medio tiro de cañón: esto es, más abaxo de Puntales con artillería, y se dice que ambos tienen hornillos de bala roja.

»Los franceses hicieron un fuego muy vivo durante toda la tarde, particularmente el navío que hacía cabeza y la fragata.

## Cádiz 14 de Junio

»A noche se intimó á la escuadra francesa que había una nueva batería de 30 cañones de á 36 y 8 de 24 prontos á romper el fuego á medio tiro en caso que no se entregase. A las 7 de esta mañana, no habiendo tenido contestación, se izó la vandera (*sic*) de fuego general en nuestro navío *Príncipe*: lo qual visto por los franceses se rindieron á las 8. La oficialidad quería sostenerse hasta morir; pero las tripulaciones se sublevaron, y las obligaron á arriar vandera. Al momento pasó el General de nuestra escuadra con su falúa al navío Comandante francés, y se traxo al general á su bordo. Los innumerables buques que había preparados para auxilio en caso de naufragio, ó para transbordar en el de rendición, se arrimaron á los navíos y en todo el día quedaron evacuados de gentes, y tripulados por las nuestras. La Marinería ha sido conducida á las 4 torres en La Carraca, los soldados de Marina, á Puntales, y la Oficialidad á bordo de una embarcación en bahía, armada para este fin, y que llaman Pontón».

*Oficio del almirante francés al capitán general de Cádiz, al tiempo de la rendición de la escuadra.*

«Sr. Capitán General.= Me veo obligado por todos los medios que V.E. ha reunido contra mí á entregar los navíos, y no oponer más resistencia, porque veo es el interés de las dos naciones no destruirlos.

»Aunque V.E. no me hubiese anunciado seguridad para las personas y propiedades de mis tripulaciones, cuento demasiado sobre la lealtad Española y la generosidad particular de vuestro carácter para tener la menor inquietud por lo que á esto mira.

»Deseo que V.E. no embie (*sic*) en el primer momento sino poca gente para hacer evaugar las tripulaciones, navío por navío, para evitar el desorden, que muy á menudo sucede en estas ocasiones.

»Según las costumbres de la guerra le suplico me conceda ó haga conceder la facultad de enviar un Oficial cerca de S.M. el Emperador para darle cuenta de estos acontecimientos.

»Soy, Sr. Capitán General, con la más alta consideración de V.E. el más humilde servidor.=Rosilly=A bordo del navío Almirante *el Héroe* en la bahía de Cádiz á 14 de Junio de 1808».

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL

## Petición de intercambio

Institución .....

Dirección postal .....

País .....

Teléfono .....

Fax .....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....  
.....  
.....  
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

### **Dirección de intercambio:**

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid  
Teléfono: (91) 379 50 50  
Fax: (91) 379 59 45  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

# DOCUMENTO

## Creación de la Laureada de San Fernando

Nació la Orden de San Fernando cuando el pueblo español luchaba contra el invasor francés para conservar su independencia, dándose innumerables acciones de destacado mérito y valor que no tenían un premio adecuado, pues no existía una condecoración para premiar acciones en guerra.

Tras la gran victoria de Bailén (19 de julio de 1808), las numerosas juntas provinciales creadas se integraron en una única titulada Junta Suprema Gubernativa del Reino, que en la fecha de este documento (29 de agosto de 1809), se encontraba en Sevilla en su huida hacia Cádiz, perseguida por los ejércitos franceses. La Junta convocó enseguida a las Cortes del Reino, que se reunieron por primera vez en la gaditana Isla de León, al amparo de las bayonetas del duque de Alburquerque, el 24 de septiembre de 1810. Al poco de comenzar las sesiones parlamentarias, los diputados se preocuparon de los premios que deberían concederse a los miembros de los Reales Ejércitos y de la Armada, considerando que eran muchos los que habían hecho méritos en las innumerables acciones en las que habían participado contra los franceses, sin recibir premio alguno por ello; mientras que otra parte de ellos había recibido una verdadera lluvia de grados y ascensos a través de las distintas juntas provinciales y otras autoridades provisionales. La intención de los legisladores era, sobre todo, la de crear un premio único y de gran prestigio y aceptación, una orden de mérito en suma, que evitase además la proliferación de cruces, escudos y medallas por acciones particulares. La llamada inicialmente Orden Nacional de San Fernando fue creada por el decreto número LXXXVIII, promulgado el 31 de agosto de 1811.

El antecedente inmediato a lo legislado por las Cortes en aquella fecha pudo ser la carta que se presenta como *documento*, donde, en la fecha indicada más arriba, la Junta Suprema Gubernativa del Reino le comunica a su presidente haber acordado que Gaspar Melchor de Jovellanos y el teniente general Antonio Valdés propongan un plan para el establecimiento de una orden militar de Fernando VII.

(Fotocopia del original, que actualmente se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 1, núm. 71. Confrontado.)







# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

## La historia marítima en Londres

Siguiendo el criterio establecido para esta sección de La Historia Marítima en el Mundo de nuestra REVISTA, recogemos los contenidos de dos jornadas celebradas últimamente en Londres. Conforme a nuestra costumbre, destacamos en primer lugar la institución que las convoca para después enumerar los distintos temas tratados y los especialistas que los desarrollaron. Facilitamos también una dirección a la que pueden dirigirse aquellos que se interesen por los contenidos de uno o más temas concretos. En esta ocasión recogemos el temario de su idioma original, en la inteligencia de que así lo preferirán nuestros lectores, quienes podrán hacer su propia traducción. Traducimos la presentación y selectivamente aquellas particularidades administrativas que consideremos oportuno conocer.

## Viaje del comodoro George Anson alrededor del mundo de 1740 a 1744 y sus consecuencias

Se trata de una jornada de conferencias organizada por el Club 1805, celebrada en un solo día, el sábado 7 de junio de 2008, de 09.15 a 17.15 horas, en la sede de la Sociedad Médica de Londres (11 Chandos Street, London W1H 0EB). La inscripción costaba 50 libras, incluidos café, bufé para el almuerzo y té.

Esta jornada comprendía el apoyo político al viaje de Anson, las vicisitudes ocurridas durante el viaje, incluyendo el naufragio del HMS *Wager* y sus consecuencias, la captura del galeón español, la implicación de España y las reformas administrativas introducidas cuando Anson fue nombrado primer lord del Almirantazgo en 1757. Al mismo tiempo, la organización montó una pequeña exposición de libros, cartas e instrumentos relacionados con el viaje.

El programa incluía los temas que siguen:

— «The international political background to the Anson Voyage», por el profesor Richard Harding, BA (Hon.), PhD, FRHistS.

— «Anson's voyage: A public relations triumph», por el profesor Glyn Williams, BA, PhD.

— «The wreck of HMS *Wager* during the voyage and consequent events», por el contralmirante Christopher Layman, CB, DSO, LVO.

— «Admiral Pizarro's squadron and implications of the Anson Voyage», por el profesor Julián de Zulueta, MD DTM&H (España).

— «The medical aspect and implications of the Anson Voyage», por el vicealmirante médico Sir Godfrey Milton-Thompson, KBE, MA, MB (Cantb), FRCP, DDCH.

— «The medical aftermath of the Anson Voyage and its lasting bequest», por el vicealmirante médico Sir James Watt, KBE, MD, MS, FRCP, FRCS.

Para más información dirigirse a:

Barry Coombs: 01453822546  
C/e.: barrycoombs@teamfrith.com  
GW (Bill): 0208994 1416.  
Ce.: chiswhite@aol.com

### **Comisión inglesa internacional de Historia Marítima (ICMH). Ciclo de conferencias para 2007-2008**

La Comisión Inglesa Internacional de Historia Marítima (ICMH) ha organizado un ciclo de conferencias para 2007-2008, que fue desarrollado entre el jueves 11 de octubre de 2007 y el jueves 15 de mayo de 2008, con la colaboración de la Society for Nautical Research, la Maritime Information Association y el Department of War Studies, King's College, London. Las sesiones de tarde una diaria, dos días al mes, con la excepción de los meses de diciembre y marzo, en que se programó una mensual, tuvieron lugar en el King's College London, de la Universidad de Londres. Estas son las conferencias programadas:

Jueves 11 de octubre de 2007: «Regulation of medical care in the British merchant marine during the nineteenth century», por Louise Broomfield, del Lloyd Register.

Jueves 25 de octubre de 2007: «Flag officers in the time of King Louis XIV in the English, French and Dutch navies», por el doctor Roberto Barazzutti, del Laboratoire CRHAEL, Université du Littoral.

Jueves 8 de noviembre de 2007: «Seafaring on the ancient Mediterranean», por Allec Tilley.

Jueves 22 de noviembre de 2007: «Seapower and the diffusion of technology: The 1844 Spanish naval mission to Britain», por Carlos Alfaro Zaforteza, del King's College London.

Jueves 6 de diciembre de 2007: «Research in the history of navigation: its role in maritime history», por el doctor Willem F. J. Mörzer Bruyns, del Nederlands Sheepvaart Museum, Amsterdam (retd.).

Jueves 17 de enero de 2008: «English seamen in the Venetian courts of justice in the seventeenth century», por María Fusaro, University of Exeter.

Jueves 31 de enero: «Sir Astley Cooper Key, intelligence, and the "Northbrook" programme of 1885 reconsidered», Jonnathan Todd, King's College London.

Jueves 14 de febrero de 2008: «Adaptation and decline: apprenticed labour in the British mercantile marine 1850-1914», por el doctor Martin Willcox, Greenwich Maritime Institute.

Jueves 28 de febrero de 2008: «The religion of English seafarers in the early modern period», por Sarah Parsons, University of Hull.

Jueves 14 de marzo de 2008: «Wanton and Torturing punishments in Nelson's Navy», por John H. Dacam, University of Hull.

Jueves 1 de mayo de 2008: «The unkempt ending of the Russian war: an explanation?», por Brian James, Greenwich Maritime Institute.

Jueves 15 de mayo de 2008: «Piracy and Anglo-Hanseatic relations, 1385-1420», por Marcus Pitcaithly, University of Exeter.

Para más información dirigirse a:

Professor John Armstrong, Thames Valley University.  
St. Mary's Road, Ealing, London WS 5RF.

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO  
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- |   |   |
|---|---|
| <p>1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)<br/><i>ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN</i></p> <p>2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)<br/><i>LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN</i></p> <p>3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)<br/><i>LA GRAN ARMADA</i></p> <p>4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)<br/><i>LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)</i></p> <p>5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)<br/><i>LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)</i></p> <p>6.—FERNÁNDEZ DURO (Agotado)</p> <p>7.—ANTEQUERA Y BOBADILLA (Agotado)</p> <p>8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO</i></p> <p>9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA<br/><i>LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES</i></p> <p>10.—<i>LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO</i></p> <p>12.—<i>MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)</i></p> <p>13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA<br/><i>CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)</i></p> <p>14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA<br/><i>CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)</i></p> <p>15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)</i></p> <p>16.—<i>EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA</i></p> <p>17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>18.—<i>EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992</i> (Agotado)</p> <p>19.—<i>EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEÓN.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ</i></p> <p>20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)</i></p> <p>21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)<br/><i>LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO</i></p> <p>22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)<br/><i>MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>23.—CICLO DE CONFERENCIAS<br/><i>LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA</i></p> <p>24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)</i></p> <p>25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO</i></p> <p>26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)</p> | <p><i>MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA</i></p> <p>28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO</i></p> <p>29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX</i></p> <p>30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)</i></p> <p>31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998<br/><i>LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS</i></p> <p>32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998<br/><i>VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98</i></p> <p>33.—<i>LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII</i></p> <p>34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)<br/><i>HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I</i></p> <p>35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)<br/><i>JUAN DE LA COSA</i></p> <p>36.—<i>LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817</i></p> <p>37.—<i>LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA</i></p> <p>38.—<i>TRAFALGAR</i></p> <p>39.—<i>LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)</i></p> <p>40.—<i>LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA</i></p> <p>41.—<i>ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES</i></p> <p>42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA</i></p> <p>43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA</i></p> <p>44.—<i>LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)</i></p> <p>45.—<i>HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)</i></p> <p>46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA</i></p> <p>47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR</i></p> <p>48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>EL COMBATE DE TRAFALGAR</i></p> <p>49.—<i>CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN</i></p> <p>50.—<i>V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN</i></p> <p>51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>DESPUÉS DE TRAFALGAR</i></p> <p>52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA<br/><i>EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO</i></p> <p>53.—<i>VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO</i></p> <p>54.—<i>LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN</i></p> |
|---|---|

**SUSCRIPCIONES:**

Para petición de la tarjeta de suscripción:  
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID  
Teléf.: 91 379 50 50  
Fax: 91 379 59 45  
C/e: incn@fn.mde.es

**NÚMEROS SUELTOS:**

Para petición de números sueltos:  
La misma dirección que para las suscripciones. Además,  
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)  
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

# NOTICIAS GENERALES

## **Ciclo de conferencias «Marqués de Arriluce de Ybarra». Madrid, España**

Organizado por la Real Academia de la Historia y coordinado por don José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, entre los días 27 de marzo y 18 de abril de 2008 se celebró en la sede de la Real Academia de la Historia, en Madrid, un ciclo de conferencias bajo el título general «La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español».

En palabras del coordinador, que sirven de introducción y de justificación a este ciclo, «sólo dos imperios verdaderamente mundiales ha conocido hasta hoy la historia humana, si por tales entendemos los que poseyeron poder político protagonista, fuerza militar respetable por tierra y por mar, horizontes y presencia planetaria, dominio directo de extensos territorios y pujante red comercial y que lograron difundir su cultura, su idioma y su modelo ideológico y sociológico sobre grandes áreas terrestres. Fueron el español y el británico (...). A los españoles del siglo XXI nos ha quedado del antiguo imperio —término para muchos peyorativo, pero de vocación a fin de cuentas universalista y de entendimiento— un espléndido legado, que debería ser motivo de orgullo y que permite a nuestro país tener mayor significación en el mundo actual: la magnífica arquitectura civil y militar, la producción literaria hispanoamericana, el idioma común, aquellas concepciones urbanísticas válidas todavía y, además de tantas otras cosas, ese inmenso tesoro submarino, tan codiciado hoy por aventureros sin escrúpulos, del que el Estado español y los españoles son legítimos herederos, y en torno al cual, y desde distintas perspectivas, vamos a ir trenzando las conferencias del ciclo que les ofrecemos».

El programa recoge diez conferencias, a razón de una diaria, dentro del período citado más arriba. Son éstas:

Jueves, 27 de marzo:

«La arqueología submarina hoy en España», por don Martín Almagro-Gorbea.

Viernes, 28 de marzo:

«Las marinas ibéricas en la época de los descubrimientos», por don Luis Suárez Fernández.

Lunes, 31 de marzo:

«Las flotas de Indias y la protección del tráfico atlántico bajo los Austrias».

*NOTICIAS GENERALES*

Miércoles, 2 de abril:

«El pensamiento monetario castellano y la revolución de los precios en la España del siglo XVI», por don Manuel-Jesús González y González.

Viernes, 4 de abril:

«Las invencibles de Inglaterra y los ataques al imperio español», por don José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano.

Lunes, 7 de abril:

«Los cañones de España», por don José José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano.

Miércoles, 9 de abril:

«El zafarrancho de combate en un navío de línea español del siglo XVIII», por don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada.

Viernes, 11 de abril:

«El tesoro submarino del imperio», por don Juan Manuel García.

Martes, 15 de abril:

«El fin del gran tráfico atlántico español», por don Luis Miguel Enciso Recio.

Viernes, 18 de abril:

«El legado de España: el esplendor de las Españas ultramarinas a fines del siglo XVIII», por don Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón.

Para más información dirigirse a:

Real Academia de la Historia.  
C/ León, 21; 28014 Madrid.  
Teléfono: 91 429 06 11.

**XXXVI Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España**

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 1, 2 y 3 de abril de 2008 se celebraron en Madrid las XXXVI Jornadas de Historia Marítima con el tema central «La Marina en la guerra de la Independencia» (II).

Se intenta con ellas contribuir a que la participación de la Armada en este conflicto deje de ser una página desconocida y se le rinda el merecido homenaje al que se hizo acreedora en sus hombres y en sus hechos, pues hay plena coincidencia de pareceres en que el papel que la Marina juega en la guerra de la Independencia es de notoria importancia. Los departamentos marítimos aportaron los escasos recursos con los que aún contaban, y un inflamado patriotismo se sobrepone a las penurias. Almirantes, jefes y oficiales de Marina se aprestan a la lucha desde los primeros momentos y no pocos se integrarán como medida de urgencia a los cuadros de mando del Ejército sin dejar su empleo en la Marina. Los aspectos navales de esta guerra, cuyo bicentenario se está conmemorando en toda España —sin que haya nadie ajeno a esta página de nuestra historia que tan hondo ha calado en el conflictivo sentimiento patrio—, no han sido tratados con la misma intensidad y énfasis que las operaciones en tierra. Sin embargo, la acción de la Marina fue pieza fundamental en el entramado bélico.

El Instituto de Historia y Cultura Naval, con estas segundas jornadas dedicadas al papel trascendente de la Armada, rinde homenaje a los marinos que con gran bravura compartieron los azares de la guerra con el Ejército y el pueblo, y que estuvieron presentes en Bailén, Espinosa de los Monteros, Uclés, Ciudad Real, Talavera, Ocaña, Zaragoza, Asturias, Galicia y Cataluña, dejando constancia y dando testimonio de un admirable comportamiento histórico.

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena, 7), según el programa que exponemos a continuación:

Martes, 1 de abril:

— Apertura de las jornadas por el contralmirante Teodoro de Leste Contreas, director del Instituto de Historia y Cultura Naval;

«La situación general en España en 1809», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid.

Miércoles, 2 de abril:

«La situación de la Armada en 1809», por Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío, jefe del Departamento de Historia del IHCN;

«Los hombres de la Armada desde el inicio de la guerra», por José Cepeda Gómez, profesor titular de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid.

Jueves, 3 de abril:

«El jefe de escuadra Serrano Valdenebro y los contrabandistas rondeños», por José R. Cervera Pery, general auditor del Cuerpo Jurídico Militar.

«El laureado teniente general de la Armada José Primo de Rivera y Ortiz de Pineda, ministro de Marina», por Rocío Primo de Rivera.

## NOTICIAS GENERALES

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1; 28014 Madrid.  
Teléfono: 91 379 50 50.  
C/e.: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

### **XIII Jornadas de Historia Militar. Madrid, España**

Organizadas por la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), que preside el teniente general del Ejército del Aire Pedro Bernal Gutiérrez, durante los días 14, 15 y 16 de abril de 2008 se celebraron en Madrid las XIII Jornadas de Historia Militar, cuyo tema central fue «Bicentenario de la guerra de la Independencia», para conmemorar la guerra que da título a estas jornadas.

Las sesiones tuvieron lugar en el paraninfo del Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), sito en el paseo de la Castellana, 61, en horario de tarde, según el programa que sigue:

14 de abril:

Apertura, presidida por el general del Ejército de Tierra, jefe del Estado Mayor de la Defensa.

Presentación, por el teniente general del Ejército del Aire Pedro Bernal Gutiérrez, presidente de la CEHISMI;

«El punto de vista portugués», por el profesor Antonio Pedro Vicente, de la Comisión Portuguesa de Historia Militar (CPHM);

«El punto de vista francés», por el profesor, Jean Avenel, presidente de la Comisión Francesa de Historia Militar (CFHM).

15 de abril:

«El punto de vista inglés», por el profesor Charles Esdaile, de la Comisión Inglesa de Historia Militar (CIHM).

16 de abril:

«Civiles y militares en la defensa nacional durante la guerra de la Independencia», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, vicepresidente de la CEHISMI.

Al término de esta conferencia, se pronunciaron unas palabras de clausura y se sirvió una copa de vino español.

Para más información dirigirse a:

CN. José M. Blanco Núñez, secretario general de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI).

Paseo de la Castellana, 61, Madrid (España).

Teléfono: 91 348 25 82/83.

## **VI Congreso de Historia Militar, Zaragoza, España**

Con el título «La guerra de la Independencia: una visión militar», la Cátedra Cervantes (Escuela General Militar) organizó, entre los días 31 de marzo y 4 de abril de 2008, el VI Congreso de Historia Militar. El comité organizador, presidido por el general director de esta escuela, Juan Antonio Álvarez Jiménez, estaba formado por los vocales José María Rodanés, vicerrector de la Universidad de Zaragoza; Miguel Ángel Ruiz, decano de la Facultad de Filosofía y Letras; el coronel Mariano Bayo de la Fuente, jefe de estudios, y los miembros del comité científico teniente coronel Ortiz de Zárate, comandante Escribano y los profesores Luisa Orera y Guillermo Redondo. De los trabajos del comité salió el siguiente programa de actividades, del que conocemos los temas pero desconocemos sus ponentes en el momento de cerrar esta sección:

«El contexto militar de la guerra: las guerras napoleónicas y la transformación del Arte de la Guerra».

«Los ejércitos enfrentados».

«La operaciones militares (campanas y batallas, guerrilla, sitios, guerra naval...)».

«Otros aspectos relevantes de la guerra (reclutamiento y formación, asistencia sanitaria, logística, armamento...)».

«Balance final».

La secretaría del congreso ha solicitado a la Universidad de Zaragoza la concesión de dos créditos de libre elección para el segundo ciclo de estudios universitarios. Los alumnos que deseaban optar a dicha convalidación tuvieron que someterse a una evaluación obligatoria mediante la realización de un trabajo de características especificadas previamente.

La cuota de inscripción se fijó en 40 euros con carácter general, mientras que para los estudiantes universitarios y para los profesores en paro se redujo a 25 euros. Aquellos asistentes al Congreso autores de comunicaciones admitidas estaban exentos de pagar la matrícula.

Para presentar una comunicación era necesario enviar con antelación un resumen de un máximo de 200 palabras, para su estudio y eventual admisión por parte del comité científico. Las comunicaciones aprobadas fueron presentadas por escrito y en soporte informático al principio del congreso, con un máximo de 15 folios DIN-A4. Se concedió un tiempo de exposición de 15 minutos.

## NOTICIAS GENERALES

Para más información dirigirse a:

Academia General Militar, Cátedra Cervantes.  
Ctra. de Huesca s/n.; 50071 Zaragoza.  
Teléfono: 676739536. Fax 976 73 98 99.  
C/e.: [mrodsan@et.mde.es](mailto:mrodsan@et.mde.es)

### V Congreso Argentino de Americanistas. Buenos Aires, Argentina

La Sociedad Argentina de Americanistas ha cursado invitaciones para asistir al V Congreso Argentino de Americanistas, que tuvo lugar en su sede Buenos Aires durante los días 15 y 16 de mayo de 2008. La organización ha previsto la formación de mesas de trabajo, que abarcarán los siguientes temas:

- arte
- historia de la economía (hasta el siglo XIX inclusive)
- historia del derecho (hasta el siglo XIX inclusive)
- etnología, etnografía y etnohistoria.

Se consideraron tres categorías de participantes, A, B y C. Sólo los integrantes de la A —miembros titulares— dispusieron de 20 minutos para desarrollar sus ponencias y otros diez más para emitir opiniones sobre ellas. Los demás, B —miembros adherentes— y C —miembros delegados—, pudieron participar como oyentes, pero sin voz los primeros y sin voz ni voto los segundos.

Omitimos las formalidades de inscripción, ya que el plazo de presentación de trabajos y resúmenes se cerró la primera semana del mes de marzo de 2008, y el plazo para presentar los originales venció el 15 del mencionado mes. Las características principales de los trabajos presentados por los miembros titulares eran su originalidad y su condición de inéditos. Además están la limitación de su extensión a 20 páginas, incluidas las fotografías, los croquis y la bibliografía; las notas la presentación del texto, etc.

Los trabajos aprobados, después de ser evaluados por diferentes especialistas en cada tema, serán publicados dentro de los dieciocho meses siguientes.

En las bases del congreso están todas las características y normas para la elaboración y presentación de los trabajos. Nosotros damos la noticia ahora por si pudiera interesar a nuestros lectores alguno de los temas tratados.

Para más información dirigirse a:

Comisión de Historia Naval y Marítima.  
[ibergallo@gmail.com](mailto:ibergallo@gmail.com) y [ecordeu@fibertel.com.ar](mailto:ecordeu@fibertel.com.ar)

## EXPOSICIONES

**«Rafael Monleón y Torres, pintor y arqueólogo naval (1843-1900)».  
Valencia, España**

Organizada por el Consorcio de Museos de la Comunidad Valenciana, con la colaboración de varias instituciones de esta comunidad, estuvo abierta al público la exposición «Rafael Monleón y Torres, pintor y arqueólogo naval (1843-1900)», que se pudo visitar hasta finales del mes de marzo de 2008 en el Museo de Bellas Artes «Pío V» de Valencia. Se trataba de divulgar la trayectoria personal y la obra artística de este marino (piloto naval), quien, entre otros cargos desempeñó el de director y conservador del Museo Naval de la Armada en Madrid, donde se dedicó, sobre todo en los últimos tiempos, casi exclusivamente a la pintura histórica y a la arqueología naval. Autor de una obra monumental, por lo extenso de su legado, y variada, por las técnicas empleadas, hizo especial hincapié en dejar una gran obra de consulta inevitable para los historiadores navales: el conjunto de 90 acuarelas que, con el título *Historia gráfica de la construcción naval bajo su aspecto artístico*, realizó entre 1885 y 1898, y el inigualable *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocados por orden alfabético, y que sirven de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval*.

La organización estructuró la exposición llevando al visitante por el siguiente recorrido:

- Sección primera: La pintura de Historia Marítima
- Sección segunda: La pintura de retrato del buque
- Sección tercera: Las carabelas de Colón
- Sección cuarta: La pintura de la mar
- Sección quinta: La pintura de paisaje y costumbrista
- Sección sexta: Su gabinete y objetos personales.

Los comisarios de la exposición fueron nuestro compañero y colaborador el capitán de navío Fernando González de Canales, ex secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval, tenaz investigador de la obra de Monleón, y María Paz Soler Ferrer, conservadora del Museo Nacional de Cerámica «González Martí» de Valencia, quienes, junto con el también colaborador del instituto citado Hugo O'Donnell, duque de Tetuán y académico de la Historia, y la conservadora del Museo Naval Ana Ros Togores, son los autores del texto del excelente Catálogo con CD-ROM publicado con este objeto. Lorenzo Monforte Monleón cierra dicho catálogo con la descripción del gabinete y de diversos objetos personales del homenajeado que aparecen en la sección sexta de la exposición.

Para más información dirigirse a:

## NOTICIAS GENERALES

Exposición de pintura Rafael Monleón y Torres.  
Museo de Bellas Artes «Pío V», Valencia.

## LIBROS

El *Internacional Journal of Naval History*, al tratar de establecer un foro destacado para trabajos de investigación sobre Historia Naval escritos en el nivel académico, espera estimular y promover esta investigación y crear lazos de comunicación entre los historiadores en el ámbito internacional. En este sentido presenta un primer estudio sobre los mandos de buques de combate de Trafalgar que sigue:

WHITE, Colin y el Club 1805: *The Trafalgar Captains, Their Lives and Memorials*, Annapolis, Naval Institute Press, 2005, 128 páginas, mapas, ilustraciones, bibliografía.

Al escribir este libro, Colin White, conocido escritor sobre el tema, y 13 escogidos miembros del Club 1805 tratan de rescatar para la historia a los héroes ingleses olvidados de la época del triunfo de Nelson, introduciendo a las nuevas generaciones en el conocimiento de los hombres que estuvieron al mando de los buques en el combate contra la escuadra combinada franco-española del 21 de octubre de 1805. Con este intento, los autores han conseguido una guía cuyo contenido es muy útil para los investigadores y estudiosos del tema.

El libro, que abarca tan sólo 128 páginas, es un buen trabajo y sirve como un manual biográfico especializado. De forma alfabética, White y los demás historiadores facilitan al investigador referencias del papel jugado por cada mando en Trafalgar y suministran resúmenes de las vidas de los 37 hombres que llevaron a la práctica la visión táctica de Nelson. Al conseguir aumentar con este compendio cualquier historia existente sobre este gran combate, Colin White y sus compañeros de pluma han logrado llenar un hueco importante.

## PREMIOS

### **Premios «Virgen del Carmen» de la Armada. Madrid, España**

La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los problemas navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional convocó los premios correspondientes al año 2008 por la Resolución número 600/38004/2008 de 10 de enero de la jefatura del Estado Mayor de la Armada, cuyas bases son las que siguen:

«Del Mar» para libros, dotado con seis mil quinientos (6.500) euros, para cualquier trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relaciones la vinculación de la Armada al mar, en el ámbito nacional o en su proyección naval ultramarina. En el caso de tratarse de un trabajo ya publicado, no deberá haberlo sido antes de 2006.

«Juventud marinera», para los mejores trabajos sobre lo que significa para España la Armada, presentados por alumnos españoles de Enseñanza Secundaria Obligatoria. Para el centro escolar al que pertenezcan el alumnado y el profesor que dirija la ejecución del trabajo.

- Para los alumnos del segundo ciclo de la ESO, premio de dos mil (2.000) euros repartidos como sigue: ochocientos (800) euros para el alumno que presenta el trabajo; seiscientos (600) euros para el centro escolar al que pertenezca el alumno; seiscientos (600) euros para el profesor del centro escolar que dirija al alumno en la ejecución del trabajo.
- Para los alumnos del primer ciclo de la ESO, premio dotado con mil quinientos (1.500) euros, con el reparto siguiente: seiscientos (600) euros para el alumnado que presenta el trabajo; cuatrocientos cincuenta (450) euros para el centro escolar al que pertenezca el alumno; cuatrocientos cincuenta (450) euros para el profesor que dirija al alumno en la ejecución del trabajo.

«Diploma de Honor», para la persona o entidad que se haya destacado por su vinculación a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

Premio «Armada de Pintura». Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos. Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos. Se establecen los siguientes premios:

- Primer premio, dotado con cinco mil (5.000) euros.
- Segundo premio dotado con tres mil quinientos (3.500) euros.
- Accésit a las obras que posean un valor artístico digno de ser destacado.

Todos los trabajos que opten a los tres primeros premios deberán solicitarlo por escrito en instancia dirigida al almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval, acompañada de tres ejemplares en papel, escritos en castellano y una versión en soporte informático, igualmente en castellano, que deberán tener entrada en el Registro General del Cuartel General de la Armada antes del día 30 de abril de 2008, considerándose válidos los que se envíen por correo certificado hasta la citada fecha. Los del Premio «Armada de

Pintura» deberán ser entregados en el Instituto de Historia y Cultura Naval (Cuartel General de la Armada), Juan de Mena, 1-1.º; 28071 Madrid, entre el 12 de mayo y el 12 de junio de 2008, ambas fechas inclusive (excepto sábados y domingos, en horario de 09.00 a 14.00 horas.

Hasta aquí, extractada, la disposición oficial. Ya que la periodicidad trimestral de la REVISTA no nos ha permitido anunciar con la debida anticipación esta convocatoria, le ahorramos al lector los pormenores, así como todo lo relacionado con la presentación de los trabajos, jurado y normas para la adjudicación de los premios. No obstante, podrá encontrarlos, como queda dicho al principio, en la Resolución que se cita.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Premios «Virgen del Carmen» para 2008.  
Juan de Mena 1-1.º; 28071 Madrid.  
Teléfono: 91 379 50 50.  
C/e.: ihcm@fn.mde.es

### **Premio «Almirante Teixeira da Mota». Lisboa, Portugal**

Comunicamos a nuestros lectores y colaboradores que hasta el próximo día 3 de octubre de 2008 está abierto el concurso para optar al premio «Almirante Teixeira da Mota» en la Academia de Marinha, en Lisboa (Portugal).

El objetivo del premio es incentivar y dinamizar la búsqueda y la investigación científica en los campos de las Artes, Letras y Ciencias relacionadas con el mar y las Marinas.

Se materializa el premio en un diploma y una cuantía pecuniaria por valor de cinco mil euros (5.000 €).

Podrán concurrir a este premio todos aquellos, nacionales o extranjeros, que presenten trabajos originales inéditos, comprendidos dentro de los campos arriba indicados, o cuya publicación se haya hecho en el mismo año de la convocatoria o en el año anterior a ella.

Las normas por los que se regirá este concurso están a disposición de los concurrentes en la Academia de Marinha.

Para más información dirigirse a:

Academia de Marinha.  
Edificio de Marinha.  
Rua do Arsenal, 1100-038, Lisboa.  
Teléfono: 213 42 81 48 y 213 42 81 05.  
Fax: 213 42 77 83.  
C/e.: academia.marinha.pt

## Portal de Cultura y Defensa, España

El portal de Cultura de Defensa fue creado por la Orden DEF/2005/2007 del Ministerio de Defensa, de 3 de julio de 2007, tiene por objeto mostrar de forma unificada y con criterios homogéneos la información relacionada con la cultura de Defensa a través de la página web del Ministerio de Defensa. Su estructura y normas de funcionamiento están recogidas en dicha orden. En ella se dictan normas para su desarrollo y ejecución.

El portal se estructura en las siguientes áreas generales:

### Área de cultura:

- Archivos, bibliotecas, cartografía, historia, fotografía histórica, fortificaciones y museos.
- Música.

### Area de docencia e investigación:

- Cursos de verano.
- Actividades docentes y relacionadas con la enseñanza primaria y secundaria.
- Actividades divulgativas.

### Área de actividade institucionales:

- Aniversarios, conmemoraciones anuales y actividades divulgativas.
- Conmemoraciones históricas.
- Premios «Virgen del Carmen».
- Premios «Revista General de Marina».

### Área de noticias y novedades.

Damos solamente estos datos para llamar la atención de nuestros lectores sobre este portal que con toda seguridad frecuentarán asiduamente. En el BOD número 135 del miércoles 11 de julio de 2007 podrán encontrar todos los datos sobre su creación y desarrollo.

J.A.O.

# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas correcciones serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja en la que debe figurar el título del trabajo, un breve resumen del mismo, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Podrá hacer constar más titulaciones, las publicaciones editadas, los premios y otros méritos en un **resumen curricular** que no exceda de diez líneas.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible **grabados en diskette**, preferentemente con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines.

Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de la **mejor calidad posible**. Si se remiten en disquette o CD-ROM, deberán tener una **resolución de 300 p.p.p.**, como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente **pie**, así como su **procedencia**. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

## Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
  - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
  - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
  - Archivo, biblioteca o Institución.
  - Sección o fondo.
  - Signatura.
  - Tipología documental.
  - Lugar y fecha.

## RECENSIONES

GODOY Y ÁLVAREZ DE FARIA, Manuel: *Memorias de Godoy*.—Estudio preliminar y edición de E. Rúspoli. La Esfera de los Libros, Madrid, 2008, 935 páginas.

Después del magnífico estudio del profesor Seco Serrano *Godoy, el hombre político* (España-Calpe 1978), poco se había aireado la memoria de tan controvertido como importante personaje, clave para el análisis y comprensión de los turbulentos episodios de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX.

Pero el que fuera omnipotente valido y nominalmente árbitro de los destinos españoles durante un tiempo, vuelve al escenario histórico con la publicación de sus *Memorias* de la mano de E. Rúspoli, que las revisa y las antecede con un estudio preliminar de evidente utilidad para una correcta travesía por el texto, de extraordinario interés dada la relevancia del personaje.

Las primeras memorias del príncipe de la Paz se publicaron en francés en 1836, aunque fueron vertidas al castellano en 1842 y tuvieron una extraordinaria acogida en Europa con inmediatas traducciones al inglés y al alemán. En 1965 la Biblioteca de Autores Españoles llevó a cabo una nueva edición con un estudio introductorio del mayor conocedor del personaje, el profesor Seco Serrano, que engarza así con la que ahora reseñamos, que ha alcanzado en estos días un notable éxito editorial.

Calificado por unos de traidor, «choricero», trepador sin escrúpulos y lacayo de Napoleón, y por otros de inteligente, pragmático, realista y hombre de Estado, la controversia va saliendo de sus sombras para el hallazgo de unas luces que contribuyen a clarificar una imagen tan aferradamente negativa, dotándola de unos matices sustancialmente positivos, gracias en buena parte a la sinceridad del texto y a su propia calidad literaria.

En el ámbito de la Armada, Godoy fue sin duda un personaje trascendente. Creador del Almirantazgo, que presidió con no demasiada fortuna, su abundantísima correspondencia con los más destacados marinos de la época, sus prevenciones y juicios de valor sobre el estamento, son suficientes estímulos para la lectura de estas *Memorias*, que podrán ser tachadas de oportunistas o reputadas necesarias, pero que no dejarán indiferente a nadie.

PLACER CERVERA, Gustavo: *Inglaterra y La Habana 1762*.—Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2007, 336 páginas.

A consecuencia del llamado Pacto de Familia entre los cuatro Borbones de España, Francia, Nápoles y Parma, Inglaterra declaró la guerra a España (2 de enero de 1762), y una potente flota, tras de arrebatar a Francia sus colonias, adueñada del canal de Bahama, se presentó frente a la más importante plaza de las Antillas españolas, La Habana, que sometida a un tenaz asedio y atacada por fuerzas superiores capituló el 11 de agosto del mismo año.

Ésta podría ser la síntesis del excelente libro que el marino e historiador cubano Gustavo Placer Cervera, que tantas pruebas nos tiene dadas de su capacidad y honestidad profesional, acaba de publicar y que constituye una valiosa contribución al estudio de la presencia y permanencia española en la región del Caribe.

Como expresa su autor, el trabajo contempla fundamentalmente los aspectos militares del conflicto, aunque también toma en cuenta el marco político y económico en el que se desarrolla, con el fin de poder comprender el curso de los acontecimientos bélicos, toda vez que el enfrentamiento fue una consecuencia de la complicadísima trama de intereses puestos en juego y que se interrelacionaban y oponían dentro de cada metrópoli, entre las colonias con sus respectivas metrópolis.

La simple lectura del índice nos dará cuenta de la importancia del capitulado, que comienza con un detallado recuento de las amenazas a la capital cubana durante los dos siglos precedentes a su asedio y posterior ocupación; analiza el contexto histórico de la guerra de los Siete Años, que en su momento se proyecta en el Caribe; estudia las defensas materiales y logísticas de La Habana, y se adentra a fondo en el asedio y ataque al castillo de El Morro, que se verá obligado a capitular tras la heroica resistencia del capitán de navío don Luis de Velasco. Todo un conjunto de hechos y actitudes en perfecto ensamblamiento.

Unos apuntes biográficos de los principales personajes inmersos en el conflicto, y un pequeño glosario de términos marineros enriquecen el contenido de esta importante aportación historiográfica de gran valor tanto para Cuba como para España.

RODRÍGUEZ, José Manuel: *El almirante Blas de Lezo, el vasco que salvó al imperio español*.—Altera, Barcelona, 2008, 272 páginas, ilustraciones.

Los estudios biográficos sobre personajes que dentro de una especial relevancia presentan también aspectos de una vida rica en matices, han gozado siempre de la atención de un numeroso censo de lectores. De aquí que el género se vea últimamente incrementado, a veces con aspectos coyunturales, y a veces también porque la recreación de un personaje es una autoexigencia del propio autor.

No cabe duda que la figura de Blas de Lezo, uno de los más destacados marinos del siglo XVIII, se mueve dentro de esa órbita de atención que despier-ta, pero ni esta biografía que reseñamos es la primera que ha motivado el almirante, ni será la última que se escriba sobre él, pero sí queremos resaltar de ésta una serie de valores que la convierten en un relato clarividente y clarificador, testimonio de la presencia y potencia española en sus antiguos dominios ultramarinos.

José Manuel Rodríguez, profesor universitario y economista, ha captado perfectamente en este libro la dimensión humana de su protagonista y la deci-

siva proyección naval de su andadura histórica, pero también ha sabido entender el devenir histórico del Imperio español desde su asentamiento hasta su desarrollo tanto militar como político y económico, aglutinando conceptos con deducciones en orden a un mayor ajuste y creación del que fuera un día el almirante más mutilado, pero también el más condecorado de España.

Este gran español —vasco de origen— que humilló la prepotencia inglesa y apuntaló en el Caribe los cimientos del Imperio español, tan atacado en todos los frentes, pertenece a esa serie de adelantados en el servicio a la patria, a la que consagran todas sus energías y ofrecen su propia sangre. Merece pues la pena conocerlo más a fondo desde las páginas de este libro, pensado y escrito con indudable amenidad y acierto.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La corbeta Mosca*.—Editorial Noray, Barcelona, 2007, 416 páginas.

La extraordinaria contribución que Luis Delgado viene realizando a través de su saga marinera al mejor conocimiento y comprensión de nuestra historia naval, se ve incrementada con la aparición del tomo XII de la serie «La corbeta *Mosca*», cuya botadura tiene lugar en un nuevo astillero editorial de acreditada solvencia como la Editorial Noray de Barcelona.

El protagonista de la corbeta *Mosca* sigue siendo el Leñanza de la tercera generación, quien como sus antecesores forma parte del entorno de un personaje de relieve y prestigio en la Armada, lo que le faculta tener y dar una información directa de las vicisitudes y avatares de la institución. Así, mientras el primer «Gigante» movía sus hilos junto al gran Barceló, el segundo mantenía la mayor proximidad con Gravina, y éste de ahora, tan cercano a Escaño, nos sitúa frente a los determinantes de la guerra de la Independencia, en la que la Marina tuvo que jugar un significado papel, no valorado en toda su amplitud, a pesar de la carencia de buques e instalaciones, y de las penurias de todo tipo que sus hombres se veían obligados a soportar, aunque no parecían hacer mella en sus animosos espíritus.

En esta nueva entrega, el relato sigue transcurriendo con esa lozanía descriptiva de la que siempre hay que esperar su última palabra, con sus personajes insertos en la circunstancia histórica de la que forman parte y sus puntualizaciones enriquecedoras del hilo conductor.

Redactado con la viveza y características de toda serie, *La corbeta Mosca* cumple con creces sus objetivos de entretener y divulgar, que a quienes seguimos con interés y atención esta maratónica obra de Delgado Bañón, nos llena de satisfacción y propicia nuevas esperanzas, porque sólo la maestría y el dominio narrativo puede proporcionarnos la captación precisa de nuevas perspectivas y felices augurios de un nuevo comportamiento histórico.

J.C.P.

